Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Twentieth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1986

Canada

The Twentieth Annual Report 1986 of the Canadian Transport Commission was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Office Automation Services.

Equipment: Xerox 8000 System

© Minister of Supply and Services Canada 1987
Catalogue No. TT1-1986
ISBN 0-662-54864-7

Printed in Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

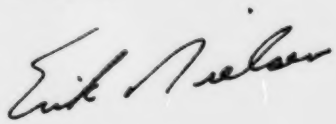
Bureau du Président | Office of the President

The Honourable John C. Crosbie
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the twentieth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1986.

Sincerely,



Erik Nielsen

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1986

Acting President and Vice-President (Law): J.David Thompson, Q.C.

Vice-President (Research): Yves Dubé[1]

Commissioners:

M.D. Armstrong[2]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
Paul Langlois
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	Paul Langlois
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones, Q.C.
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	J. Gérald Drainville
Railway Transport	J.F. Walter
Review	J. David Thompson, Q.C.
Water Transport	R.J. Orange[4]
	Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Term expired August 4, 1986.
[3] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.
[4] Appointed WTC Chairman June 27, 1986.

Location

Jules Léger Building
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 17

Railway Transport Committee 21

Air Transport Committee 33

Water Transport Committee 39

Motor Vehicle Transport Committee 45

International Transport Policy Committee 47

Commodity Pipeline Transport Committee 49

Review Committee 51

Research Branch 53

Traffic and Tariffs Branch 57

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 63

Appendices 73

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (CTC) was created with the passage of the *National Transportation Act* (NTA) on Sept. 19, 1967.

The former Board of Transport Commissioners for Canada (Rail), the Air Transport Board and the Canadian Maritime Commission were succeeded and absorbed, and the NTA placed the regulatory agencies under one umbrella -- the Canadian Transport Commission.

The intent of the NTA in placing the transportation agencies under a single roof was quite simply one of "coordinating and harmonizing the operations of all carriers engaged in transport by railways, water, aircraft, extra-provincial motor vehicle transport and commodity pipelines".

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal: to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for, (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service; (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking; (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water; or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC has a maximum of 17 commissioners, including a president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the Commission committees and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The other two committees deal respectively with review and appeals, and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, and the other handles research as well as traffic and tariff questions.

During 1986, CTC committees issued 935 decisions and 1 887 orders; they held 15 hearings over 90 sitting days.

Transportation Policy

In the past year, the federal government introduced Bill C-18, a new *National Transportation Act* (NTA). The Bill will implement the proposals contained in the *Freedom to Move* position paper issued in the summer of 1985.

The legislation will create a new National Transportation Agency to replace the existing Commission. Although the Bill retains some sections of the 1967 NTA, it does introduce confidential contracts for rail shippers; increased intramodal competition; reduced regulation governing the commercial airline sector; rate arbitration for shippers and carriers; and protection of the unique nature of northern air and marine transportation.

In the process of developing the legislation, a number of Commission staff were seconded to the Office of Economic Regulatory Reform in the Office of the Minister of Transport. In addition, a Transition Team was established to plan the transition from the Commission to the new Agency.

HIGHLIGHTS OF 1986

Rail Transportation

Safety

There was a large number of major railway accidents in the first quarter of 1986. The worst accident was a collision between a VIA Rail passenger train and a CN freight train February 8 at Hinton, Alberta. Twenty-three people were killed. The Minister of Transport ordered an independent inquiry and appointed Mr. Justice René Paul Foisy to conduct the investigation.

The Commission's Railway Transport Committee (RTC) conducted a public inquiry into the February 18 collision at Bernières, Quebec between another VIA Rail passenger train and a CN freight train. Although there was no loss of life, 42 of the 191 passengers and crew were injured -- some of them seriously. The public hearing began just six days after the accident occurred. The report was released October 23 and follow-up action on the many recommendations is now underway.

There were also several other derailments of a serious nature during the first quarter and the RTC conducted investigations under section 226 of the *Railway Act*.

At the request of the Minister of Transport, the RTC carried out an examination of all railway derailments and collisions since 1984. The study found that despite the rash of major accidents in the first quarter of the year, rail safety had improved in recent years. The report indicated that there was no reason, on the basis of the past record, to expect the number of accidents that did occur.

Cabooseless Trains

Following a September 1985 decision, the RTC began testing the performance and reliability of end-of-train devices, which the railways claim can safely perform a number of monitoring functions of the crew of a caboose. The RTC also undertook a field survey of activities presently carried out by the caboose crew.

This testing continued through most of 1986 and reports have been released. In October, the RTC resumed its public hearing in Hull, Quebec on the applications from CN and CP Rail to operate without cabooses. It continued in December at Moose Jaw and Montréal. Other sittings will occur in Toronto, Moncton, Edmonton, Vancouver and Winnipeg in the new year.

Health and Safety

The RTC has extended its work on the occupational safety and health of railway employees in anticipation of new regulations under Part IV of the *Canada Labour Code*, which is tentatively scheduled to come into effect March 31, 1987. At present, railway employees engaged in the running and operation of trains are protected by regulations issued under the *Railway Act* and administered by the RTC, while non-operational employees such as a VIA Rail porter are covered by regulations issued by Labour Canada under the *Canada Labour Code*. As of this spring, however, the RTC will be responsible for the administration of both groups under Part IV of the *Canada Labour Code*.

Economics

Each year, the RTC is required to determine freight rates for the movement of Prairie grain to Thunder Bay, Vancouver, Prince Rupert and Churchill. The *Western Grain Transportation Act* (WGTA) places this obligation on the RTC. It also requires the RTC to determine the shares of the freight rates to be met by shippers and by the federal government. Every four years, the RTC is required to carry out a comprehensive costing review for this movement. The first costing review under the WGTA was completed in March.

In addition, the RTC has to verify charges levied by CN and CP Rail on VIA Rail in support of its passenger services. In late 1986, the RTC decided to conduct an in-depth study into the appropriateness of methodologies applied to determine the charges. The study will not be completed until late 1987.

Quality of Service

The RTC last year accelerated its program for examining branch line abandonments. As a result, uneconomic lines which are required to be operated in the public interest are retained and lines for which there is very little traffic can be abandoned in a more expeditious manner. The RTC accelerated the examination process thus reducing expense to the federal government, shippers and railways.

Air Transportation

The Disabled

The rights of the physically disabled and obese were greatly enhanced by the Commission's Air Transport Committee (ATC) during the year.

In November, the ATC struck down an Air Canada tariff which allowed the carrier to disregard a physically disabled person's determination of his or her self-reliance. In its landmark decision, the ATC found that the tariff subjected disabled persons to an "unreasonable disadvantage". Ruth Adelia of Regina had complained to the ATC in November 1985, that

she was denied boarding on an Air Canada flight because the carrier felt she was unable to look after herself, although she had flown in the past.

As such, the ATC ordered Air Canada to substitute its tariff with one that requires the carrier "to accept a disabled person's determination as to self-reliance".

In December, a special panel of the ATC recommended that Air Carrier Regulations be amended to eliminate discrimination against the disabled and obese. The panel found that air carriers are being discriminatory when they require payment for an attendant accompanying a disabled person or charge an obese passenger for more than one seat.

The panel concluded that there was no evidence to support the contention of air carriers that extraordinary costs would result in implementing a special air fare policy for the disabled and obese. The panel felt that such a policy would not be abused if a proper administrative framework were in place.

Compassionate Travel

In April, the ATC granted air carriers authority to offer their lowest fare available to people who must travel for compassionate reasons. In the past, carriers would have to seek waivers from the ATC when the low fares were offered to people whose travel was of an urgent nature related to injury, illness and bereavement because the fares would be without restrictions such as advance purchase or minimum stay periods usually associated with the cheaper fares.

All scheduled and charter carriers, both domestic and international, are now able to offer such fares.

Route Protection

Following amendments to the Air Carrier Regulations (ACRs) in November, all Class 4 charter air carriers are now exempt from complying with route protection conditions as set out in their licences for points in Southern Canada on routes of Class 1 and 2 carriers.

The exemption applies to all points with the exception of a few protected points listed in Schedule XV, Subsection 20 (6) of the ACRs.

Pricing Flexibility

In September, the ATC gave scheduled carriers more pricing flexibility by allowing them to file most tariff changes on one day's notice with the exception of economy fare increases and changes to the conditions of carriage, which still require 14 days notice.

For charter services, the ATC released helicopter operators from the requirement of being bound by their charter tariffs when bidding in response to general calls for tender. The committee has also proposed that fixed-wing charter carriers be given the same measure of pricing flexibility.

Advance Booking Charters (ABCs)

Amendments to the Air Carrier Regulations (ACRs) during the year allowed for the sale to the public of up to one-third the seating capacity of any size aircraft engaged in an Advance Booking Charter (domestic). In the past, this "topping-off" was only allowed on large aircraft.

Water Transportation

Shipping Trades

At the request of the Minister of Transport, the Water Transport Committee (WTC) and the Research Branch completed the second phase of a two-part study on Canada-South America shipping trades.

Part one, which dealt mainly with factual aspects and focussed on the South American end, was completed in 1985. The second part, which was directed towards determining the views of interested parties in Canada on a range of potential options open to the federal government to deal with problems related to Canada-South America trades, was given to the Minister in October 1986.

The reaction of Canadian industry in general was to favour one or the other of two less interventionist options, and to reject the use of potential coercive measures.

Northern Shipping

A number of developments took place during the year which have had adverse effects on traffic levels and financial results of water carriers

operating in the Lake Athabasca system, the Mackenzie River and the Canadian Western Arctic.

In view of the concern expressed about the continued availability of northern marine resupply services, and in keeping with the WTC's policy of closely monitoring the situation, the committee commissioned economic and financial reviews of the 1986 operating results, including assessments of the prospects for 1987.

An economic review of the Athabasca system was completed during the year. A similar review of the Mackenzie River and Canadian Western Arctic will be completed in January 1987.

Pilotage Charges

Three investigations into pilotage charges, which began in 1985, were completed by the WTC early in the year.

The cases involved the Great Lakes Pilotage Authority, the Laurentian Pilotage Authority and the Atlantic Pilotage Authority. Decisions were issued February 28, April 4 and March 7, respectively.

These investigations also enabled the WTC to provide an independent overview of economic issues related to marine pilotage in Eastern Canada. An overall synthesis report on the subject was prepared and forwarded to the Minister.

CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-0012

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3

Tel.: 403-292-4811

Canadian Transport Commission
433 Main St., Suite 700
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7

Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
20 Toronto St., Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 2B8

Tel.: 416-973-9820

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Que.
H3B 1M7

Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6

Tel.: 506-857-7040

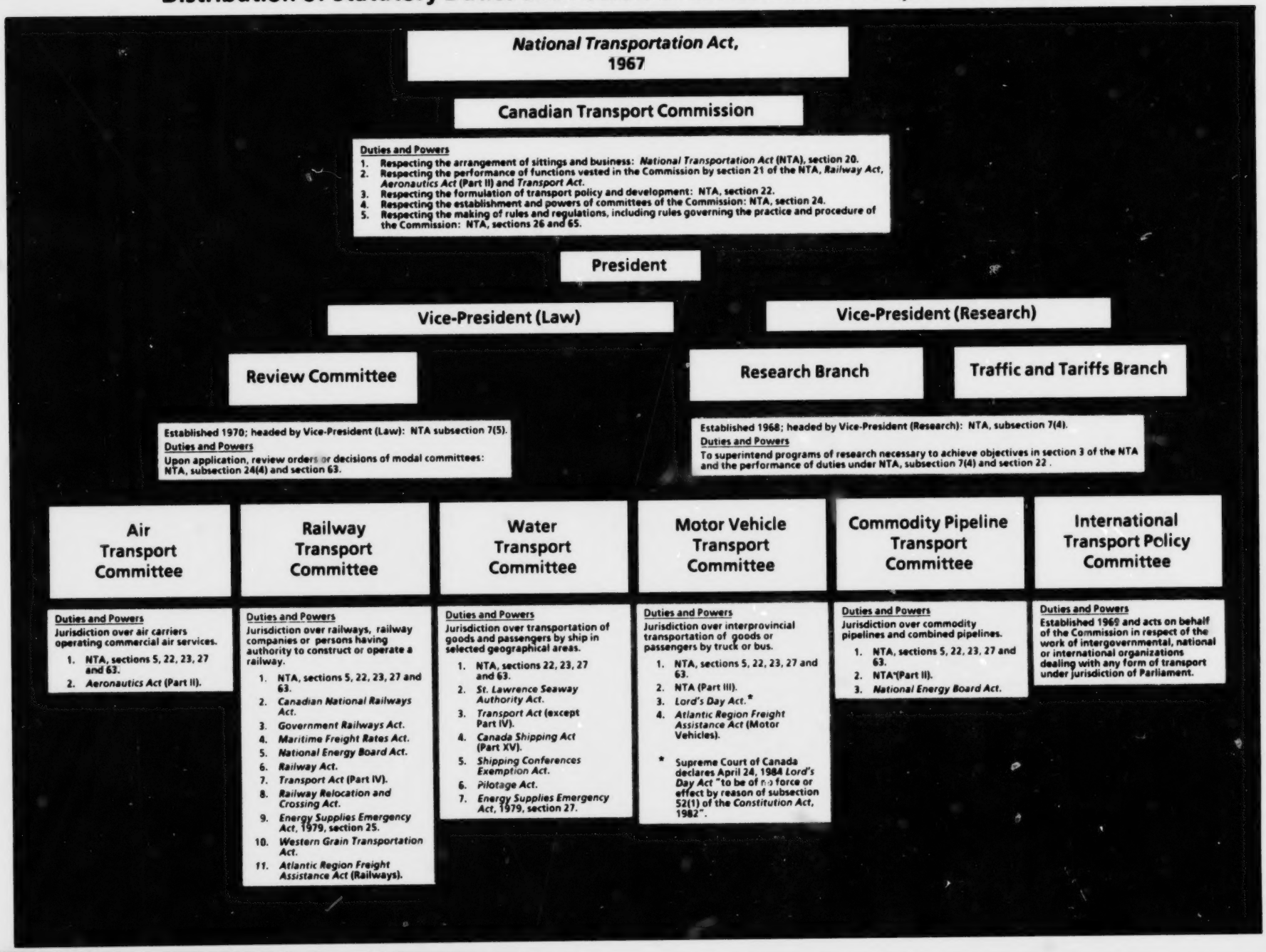
CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

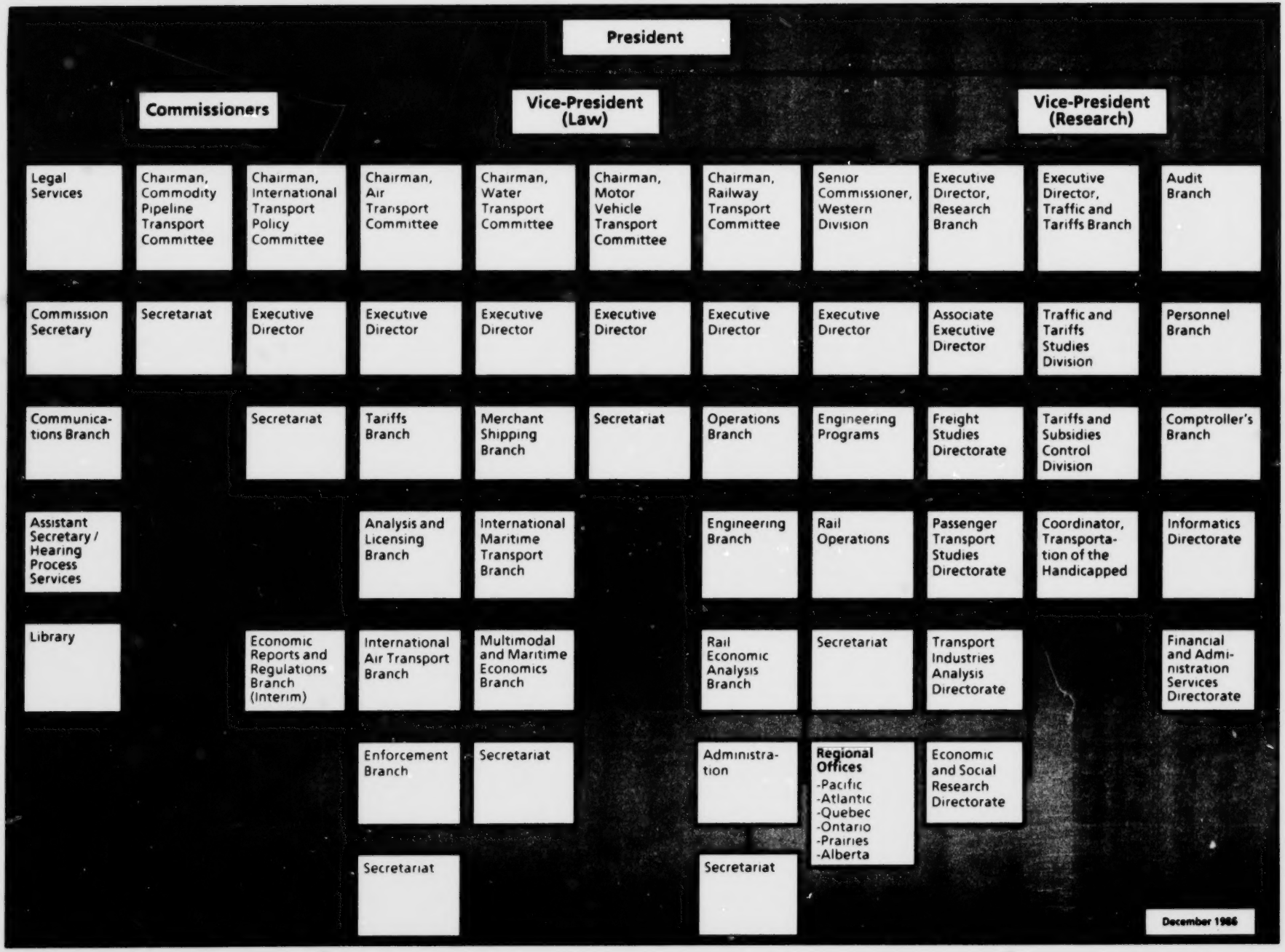
Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-975-5201
Telex: 074-2693

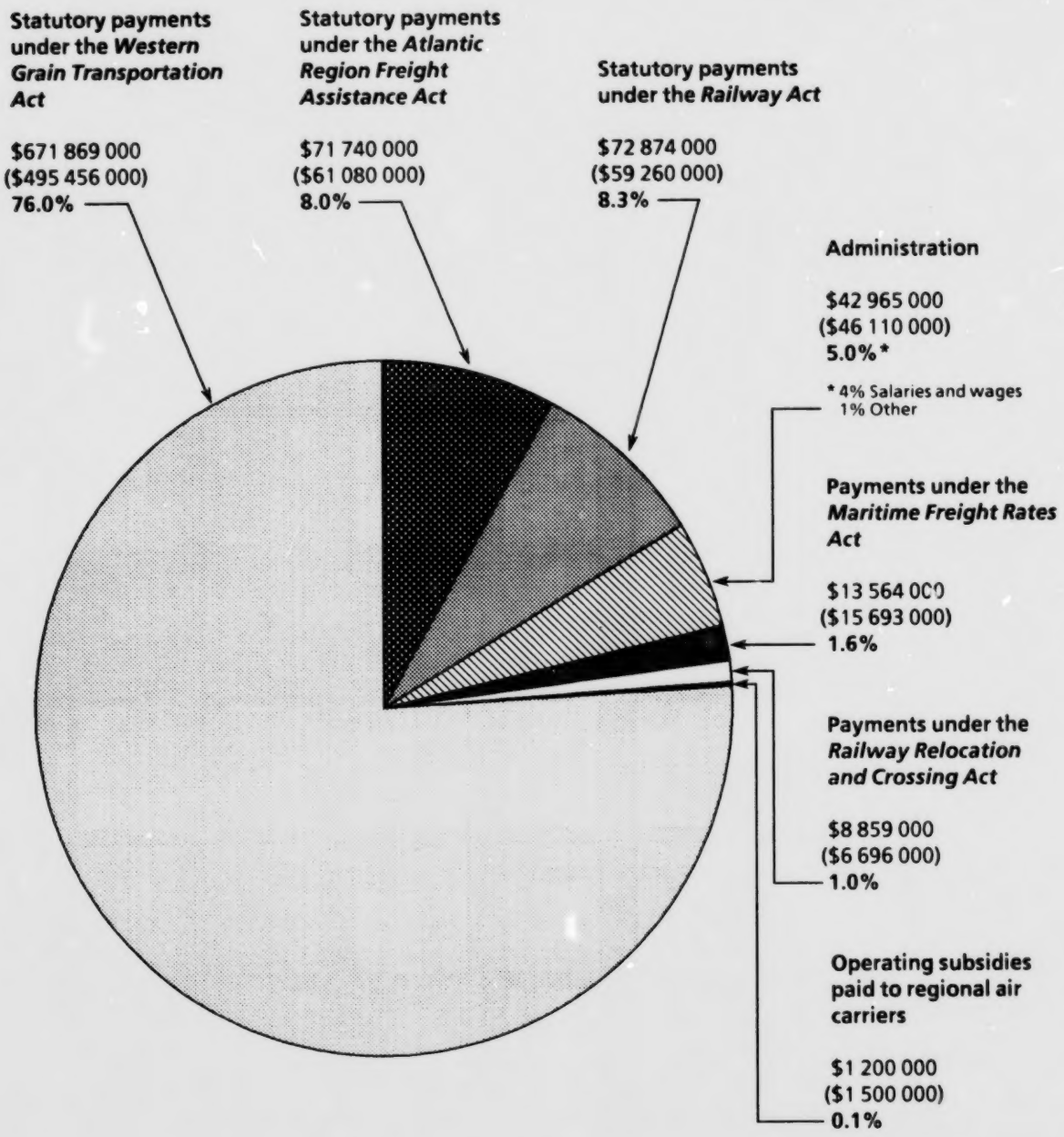
Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



Canadian Transport Commission



Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1986



Note: Figures for 1985 are in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report

Comparison of Subsidy and Contribution Payments

	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	72 874	59 260	13 614
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	71 740	61 080	10 660
Statutory Payments Under the *Western Grain Transportation Act*	671 869	495 456	176 413
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	1 200	1 500	(300)
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	13 564	15 693	(2 129)
Payments Under the *Railway Relocation and Crossing Act*	8 859	6 502	2 357
Contributions to Operation Lifesaver	–	194	(194)
Total	**840 106**	**639 685**	**200 421**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement of Operating Expenditures by Activity

	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Activity			
Air Transport	7 333	8 704	(1 371)
Rail Transport	18 515	17 946	569
Motor Vehicle Transport	2 411	2 420	(9)
Other Transport	1 879	2 115	(236)
Research and Analysis	5 546	6 275	(729)
Administration	7 281	8 650	(1 369)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Comparative Statement of Operating Expenditures by Organizational Unit

	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Organizational Unit			
Air Transport Committee	6 335	7 549	(1 214)
International Transport Policy Committee	33	129	(96)
Motor Vehicle Transport Committee	154	196	(42)
Railway Transport Committee	16 087	15 187	900
Water Transport Committee	1 558	1 665	(107)
Western Division	1 125	1 251	(126)
Research Branch	3 567	4 078	(511)
Traffic and Tariffs Branch	3 813	3 833	(20)
Administration and Support Services	10 293	12 222	(1 929)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Comparative Person-Year Utilization by Activity

Activity	1986	1985	Increase (Decrease)
Air Transport	135.1	161.8	(26.7)
Rail Transport	288.1	295.4	(7.3)
Motor Vehicle Transport	57.1	61.4	(4.3)
Other Transport	33.0	36.1	(3.1)
Research and Analysis	82.9	102.0	(19.1)
Administration	155.2	186.7	(31.5)
Total	**751.4**	**843.4**	**(92.0)**

Comparative Person-Year Utilization by Organizational Unit

Organizational Unit	1986	1985	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	120.7	145.7	(25.0)
International Transport Policy Committee	1.8	1.7	0.1
Motor Vehicle Transport Committee	1.3	2.4	(1.1)
Railway Transport Committee	250.0	253.7	(3.7)
Water Transport Committee	26.9	29.5	(2.6)
Western Division	17.8	19.1	(1.3)
Research Branch	52.1	67.0	(14.9)
Traffic and Tariffs Branch	84.6	91.3	(6.7)
Administration and Support Services	196.2	233.0	(36.8)
Total	**751.4**	**843.4**	**(92.0)**

Comparative Statement of Personnel Costs by Activity

	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Activity			
Air Transport	6 059	6 551	(492)
Rail Transport	15 354	14 581	773
Motor Vehicle Transport	2 265	2 208	57
Other Transport	1 562	1 694	(132)
Research and Analysis	4 784	4 957	(173)
Administration	6 158	6 921	(763)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Comparative Statement of Personnel Costs by Organizational Unit

	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Organizational Unit			
Air Transport Committee	5 232	5 677	(445)
International Transport Policy Committee	31	134	(103)
Motor Vehicle Transport Committee	148	136	12
Railway Transport Committee	13 415	12 559	856
Water Transport Committee	1 287	1 310	(23)
Western Division	804	817	(13)
Research Branch	3 121	3 277	(156)
Traffic and Tariffs Branch	3 486	3 392	94
Administration and Support Services	8 658	9 610	(952)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Activity

Activity	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	1 274	2 153	(879)
Rail Transport	3 161	3 365	(204)
Motor Vehicle Transport	146	212	(66)
Other Transport	317	421	(104)
Research and Analysis	762	1 318	(556)
Administration	1 123	1 729	(606)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1986 ($000s)	1985 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	1 103	1 872	(769)
International Transport Policy Committee	2	1	1
Motor Vehicle Transport Committee	6	60	(54)
Railway Transport Committee	2 672	2 628	44
Water Transport Committee	271	349	(78)
Western Division	321	434	(113)
Research Branch	446	801	(355)
Traffic and Tariffs Branch	327	441	(114)
Administration and Support Services	1 635	2 612	(977)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

WESTERN DIVISION

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R.Wolfe

THE WESTERN DIVISION of the Canadian Transport Commission was established in 1979, following a decision of Cabinet that the Commission should have a more visible presence in Western Canada.

The Western Division, which has its headquarters in Saskatoon, has brought the Commission closer to Canadians living in Western Canada. It facilitates communication with air and rail carriers, industrial shippers, grain companies, cities, towns and communities and all the individual users of transportation in Western Canada. This enables the Commission to more expediently provide desired information and resolve both formal applications and informal complaints.

Two commissioners, who are members of all committees, along with a small group of professionals and support staff, are located at the Commission's Saskatoon office.

Rail

In 1986, two public hearings were held by the Western Division in the matter of a reconsideration of applications to abandon railway branch lines. These were:

- CN Porter Subdivision - a public hearing was held Aug. 19, 1986, at Cando, Sask. to reconsider CN's application to abandon the 18.0 miles of trackage between Oban and Cando, Sask.; and

- CN Corning Subdivision - a public hearing was held Aug. 21, 1986, at Corning, Sask. to reconsider CN's application to abandon the 14.4 miles of trackage between Peebles and Corning, Sask.

As a result of these two hearings, CN has been ordered to continue operations on the Porter and Corning Subdivisions. In addition, two local committees chaired by the Director, Rail Operations, have been established to examine alternative options for moving grain from elevators on the Porter and Corning Subdivisions. Represented on the committees are the local Rail Line Retention Committees, the grain companies, the Government of Saskatchewan, and CN.

Other prairie branch line activities included the following:

- Completion of a connection between the CP Rail Kerrobert Subdivision and the CN Dodsland Subdivision near Dodsland, Sask., transfer of Dodsland - Smiley section to CP Rail, and abandonment of 51.2 miles of former CN Dodsland Subdivision, Dodsland to Biggar, Sask. This is in accordance with Order No. WDR-00618 of Dec. 31, 1981;

- Abandonment of 10.7 miles on the CN Demay Subdivision, 52.6 miles on the CN Brazeau Subdivision, and 20.16 miles on the CN Lac La Biche Subdivision occurred during the year in accordance with C der Nos. WDR 1986-00212, WDR 1986-00214 and WDR 1986-00213, respectively. Also, 20.74 miles on the CN Amiens Subdivision and 9.0 miles on the CN Oakland Subdivision were abandoned in accordance with Order Nos. WDR 1984-00190 and WDR 1986-00105, respectively; and

- Removal of 27.2 miles of the CP Rail Lac du Bonnet Subdivision and 1.7 miles on the CN Cudworth Subdivision from the basic rail network took place in 1986 in accordance with amendments to Prohibition Order No.3 dated Oct. 29, 1986, and Prohibition Order No.18, dated July 9, 1986, respectively.

During 1986, the Western Division issued a total of 323 orders and 233 decisions related to passenger-train service matters, new and amended air licences and change of control, transfer of commercial air service, rail grade

crossings, automatic crossing protection, abandonment of trackage, open for carriage, and rate and tariff matters.

Railway Branch Line Applications 1980 - 1986

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	31	20	**51**
Total Applications (miles)	959	527	**1 486**
Operations Ordered Abandoned (miles)	727	448	**1 175**
Operations Ordered Retained (miles)	90	37	**127**
Applications Pending (miles)	–	9	**9**
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	**175**
Total Basic Network		**15 947.23 miles**	

Regina Rail Relocation

In 1984, the City of Regina filed an application with the Commission under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* covering its Phase I rail relocation proposal. In 1985, an application covering Phase II was filed.

CN and CP Rail sought judicial review in the Federal Court, Trial Division, of the Commission's actions in accepting the Phase I application. This application was dismissed in November 1985. An appeal was heard by the Federal Court of Appeal in June 1986, and was also dismissed. A further application to the Supreme Court of Canada was dismissed on Dec. 18, 1986.

CN and CP Rail also sought the right to appeal to the Federal Court of Appeal from a decision of the Commission which held that the Phase I application was not legally defective. The Federal Court of Appeal dismissed the railway's motions for leave to appeal in February 1986.

An evaluation of the Phase II application is underway. A public hearing on the Phase I application convened in Regina, Sask. on Nov. 3, 1986.

Options to Branch Line Use

The Western Division is actively engaged in implementing, monitoring and evaluating innovative options to normal branch line operations in Canada.

An inquiry under Commissioner J.M. McDonough, Senior Commissioner, Western Division was established in late 1984 to examine alternative innovative options for rail branch lines in Canada. Commissioners R.J. Orange and D.H. Chapman were also on this inquiry. The Report of the Inquiry issued in June 1985 proposed demonstration projects, such as short-line railway and off-track elevators be launched to test the potential alternatives to traditional branch lines.

One of these options was an off-track elevator project in the Interlake area of Manitoba. From Aug. 1, 1986, grain will no longer be shipped by rail from elevators at Fisher Branch and Broad Valley, Man. Grain will be moved by commercial truck to Arborg, Man. to a transfer elevator where it will be loaded into bulk hopper cars for movement onward to Thunder Bay. The official opening of this project took place in Fisher Branch on Sept. 12, 1986. An implementation and evaluation committee comprised of three area grain producers, representatives of CN, CP Rail, Manitoba Pool Elevators Ltd., the Grain Transportation Agency and Felix Holtmann, MP, chaired by Commissioner J.M. McDonough, meets periodically in the Interlake.

The Central Western Railway (CWR), an Alberta corporation received Cabinet approval to purchase the 108 mile long CN Stettler Subdivision. This line originates approximately 150 000 tonnes of grain each year. The CWR intends to interchange with CN at Ferlow Junction and with CP Rail at Stettler. An Implementation and Evaluation Committee was appointed by the Minister of Transport and is chaired by Commissioner J.M. McDonough. This committee is comprised of grain producers, representatives of four grain companies on the line, the provincial government, the two railways, the Grain Transportation Agency, communities along the line and Arnold Malone, MP.

On Sept. 12, 1986, the Minister of Transport, announced that the federal government was earmarking a fund of over $50 million to implement new and innovative options such as the Stettler short-line railway and the Interlake off-track elevator project. Three Western Division

branches and Legal Counsel were involved in the projects.

Passenger-Train Service

The prototype Winnipeg Coach Sales & Services Ltd. rail bus being tested in Northern Manitoba in 1986 suffered structural failure and had to be taken out of service. Transport Canada has terminated this program. However, there will be a continuation of the British Rail Engineering Ltd. testing, including two units, both of which have been modified to withstand the Canadian winter climate.

Decision No. WDR 1986-01 was issued on Jan. 28, 1986, directing CN to continue passenger operations between Edmonton and Waterways, Alta., subject to certain conditions. A service review was conducted by Commission personnel in late 1986 to determine the quality of service, and the necessity of the present Edmonton-Lac La Biche-Waterways passenger-train service. This resulted in the Commission issuing a decision and order requiring CN (among other things) to show cause why it should not operate a regular freight train in company with and as part of trains M289/M290 for a period of one year.

Station Agency Closures

Following public hearings held in November 1985, Decision No. WDR 1986-02 was issued in February 1986, directing CN to remove station agents and station buildings at Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Grand Centre, and Hinton, Alta., and Biggar and Unity, Sask., and to replace the station buildings with a passenger-train shelter at Wainwright, Edson, and Hinton, and Biggar and Unity. An application to remove the station agent and station building at Lloydminster, Alta. was denied.

Joint Track Usage Study

The purpose of this study, undertaken in 1983 under the joint sponsorship of the CTC, Transport Canada, CP Rail, CN, and the provinces of Saskatchewan, Alberta and British Columbia, was to identify ways to move greater volumes of traffic over both railways between Kamloops and Matsqui, B.C. The final report was released early in 1986. The sponsors have agreed to hold this matter in abeyance.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the CTC assigns the responsibility for financial auditing and engineering inspection and control of the Prairie Branch Line Rehabilitation Program to the Commission's Western Division.

This federal government program, designed to upgrade or restore nearly 5 900 miles of grain-dependent branch lines in the basic railway network in Western Canada, continued during 1986. The minimum standard to which these rail lines are to be rehabilitated will permit the carriage of carloads with a gross vehicle weight of 220 000 lb. at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1986, total approximately $696 million.

During 1986, financial audits were completed under previous rehabilitation agreements. Engineering inspections were conducted on the current work, and preliminary inspections for the 1987/88 year have also been completed. It is expected that a further 1 460 miles of branch lines will have received work by March 31, 1987, at a cost of approximately $96 million.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1986, work on the Rogers Pass tunnel project in British Columbia continued at a peak level. A significant event occurred on Oct. 24, when crews tunneling from both east and west met under Mount Macdonald

This grade improvement project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast, will cost in excess of $600 million when completed. Construction involved includes 21 miles of main track, two tunnels of nine miles and one mile in length respectively, and 11 bridges.

The Director of Engineering, Western Division, heads a working group established to ensure that conditions set out in the Commission's decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage within Glacier National Park, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Maintenance Monitoring Program

One of the responsibilities assigned to the CTC under the provisions of the *Western Grain Transportation Act* is the monitoring of the annual maintenance work performed by the railways on grain-dependent rail branch lines. This monitoring program was carried out in 1986 under the direction of the Western Division's Director of Engineering.

Traffic and Tariff Matters

During the year, Western Division traffic personnel were involved in the investigation and resolution of a number of specific freight rate complaints, in providing freight rate and tariff information and advice, as required, to commissioners, senior officers and outside organizations, and in dealing with numerous inquiries related to the possible impact of a proposed new *National Transportation Act*.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

J.F. Walter, Chairman
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
Paul Langlois[2]
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Appointed June 27, 1986.

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation provided by the statutory authorities of the *National Transportation Act* (NTA), the *Railway Act* (RA), the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA), and the *Western Grain Transportation Act* (WGTA).

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC are technical and economic in nature.

In the technical area, rail safety is the prime regulatory activity. There are seven broad categories of activity. They are:

- Accident Investigation;
- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Operations Monitoring;
- Railway Occupational Safety and Health;
- Regulation and Compliance in the Movement of Dangerous Goods by Rail;
- Railway/Highway Interface; and
- Development of Standards.

Two thirds of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1986.

The second major activity in the technical area is the responsibility for ensuring an adequate quality of service. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, railway labour organizations, and public interest groups. Regulation of quality of service is, however, a declining activity in relative importance and now uses little more than five percent of RTC staff resources.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the following:

- Auditing the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction;
- Analysis and development of railway costing methodologies;
- Determination of subsidy payments under the WGTA and under the RA; and
- Auditing the operating railways' charges to VIA Rail Canada Inc.

In 1986, subsidy payments under the WGTA totalled $671 million while $72 million was provided under the *Railway Act*. The operating charges to VIA Rail amounted to some $400 million per annum for invoice settlement. About 30 percent of RTC staff resources work in the area of economic regulation.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch, together with all other matters related to rates and traffic, and is covered elsewhere in this report.

The RTC is directed by a chairman and commissioners. It holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major rail transport issues. In total, the committee held 12 public hearings during 113 sitting days in 1986, and issued 38 decisions and 1 333 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC. The RTC's decisions resulting from public hearings are listed in Appendix B-I.

Administratively, headquarters' staff are organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Operations and Engineering Branches. The Rail Economic Analysis

Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices located in Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

- Equipment and Infrastructure Monitoring;
- Standards and Regulations; and
- Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1986, 3 707 motive power units were inspected by regional personnel during 779 inspection visits and 27 314 cars were inspected on 934 different visits.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1986, 480 train heating boilers, 191 stationary boilers, and 782 air reservoirs were inspected across the country.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to-five year basis,to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) A scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1986, 5 980 miles were inspected; and

(b) Inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 47 locations. During 1986, 26 applications for fencing exemptions were received. There were also eight applications for permission to construct track or open trackage for the carriage of traffic and a further eight applications for pipeline crossings.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1986, 216 such applications were received and 200 orders issued.

- New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work proposed for the 1986 construction season was $167 787 for CP Rail and $2 264 010 for CN.

- Right-of-Way Fire Prevention

In 1986, 415 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

- Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1986, 16 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and

social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the RTC;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act*;
- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, is comprised of representatives of railway management, railway labour and RTC staff, and an RTC commissioner acts as chairman. Three meetings of the full committee were held in 1986 and, in addition, all new and revised regulations are reviewed in depth by technical committees operating under the aegis of RSAC. Over the years, RSAC has proved of increasing value as a forum for the input of railways and labour into RTC deliberations. The semi-informal discussions, which RSAC provides, is most useful to both the regulator and the regulated industry.

Regulations

The Commission issued four amendments to Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules, CRC c 1175:

- Amendment to Operating Rule 290 concerning signal aspects;
- Amendment to Part 1 of the schedule to Regulations No. 0-8 concerning the handling of main track switches;
- Amendment to Operating Rule 96 concerning train operation in Centralized Traffic Control territory; and
- Amendment to Operating Rule 104B concerning use of dual control switches.

The Service Car Equipment Regulations, CTC 1986-9 Rail, in addition to an amendment to the Railway Hot Box Reporting Regulations made by CTC 1983-2 Rail and an amendment to the Railway Motive Power Equipment Regulations, CRC c. 1169 (O-21) were also issued.

Amendments to Regulation, Railway Engine Bell and Whistle Regulations CRC c. 1166 (O-25) and to the Railway Safety Glazing Regulations, CTC 1982-9 Rail were approved by the RTC in 1986.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards. Although there were 517 railway crossing accidents in 1986, the numbers of accidents have been falling steadily for many years. The 1986 figure is 15 percent lower than the previous year.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossing accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Payments of $9 million were made in 1986 under section 20 of the RRCA from the 1986 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 570 projects were completed. Grade separations are funded by Transport Canada and not through the CTC.

The RTC continued its participation in Operation Lifesaver, a safety campaign aimed at increasing public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in the program in an advisory capacity.

The RTC also has an ongoing Working Group on Railway Crossing Accidents which examines the overall problem of railway crossing accidents and

initiates measures that could be taken to reduce such accidents. There were four meetings of the working group in 1986. Membership in this group includes the railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, Transport Canada, and the Roads and Transportation Association of Canada which speaks on behalf of the provincial deputy ministers of transportation.

Computerized records are maintained of the 30 000 locations where public roads cross railway lines which are under the Commission's jurisdiction. These records provide important information in identifying and evaluating crossings requiring the installation of automatic warning devices.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the RRCA for the construction of three grade separations. Another 32 orders for the construction or reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1986.

Rail Line Relocation

In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the City of Regina in March 1984. Funding has been approved by Transport Canada. A technical committee, having representation from the city, the provincial government, the railway companies and the Commission, has concluded its examination of the issues. A public hearing dealing with the city's Phase I relocation proposal began in November 1986 and is continuing into the new year.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1986, 40 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved.

In March and April 1986, at the request of the Minister of Transport, the entire signal system of Canadian railways under federal jurisdiction was verified. This verification program confirmed that all electric signals operated as intended in Automatic Block Signal territory, Centralized Traffic Control territory, at all interlocked moveable bridges and at all interlocked railway/highway crossings at grade. The mileages of territory involved in the signal verification program were 3 937 miles for CP Rail; 5 592 miles for CN; and 546 miles for other railways.

Railway/Highway Protective Devices

During the past year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output and by increasing the flashing rate of light units to provide a more conspicuous and effective warning. Following the program carried out in British Columbia and Alberta, the installation of new improved red and white pictographic crossing signboards was carried out in Saskatchewan, Manitoba and part of Ontario during 1986. Plans call for the progressive installation of these signs eastward until all the old signs in Canada have been replaced.

Studies were carried out on accident rates at particular railway/highway crossings and on the remedial action to be taken. Capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices were also examined with a view to simplifying the method of payment and reducing costs to roadway authorities.

Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices and on the use of active warning signs at the approaches to railway/highway crossings.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 314 new installations and, in addition, 341 projects were undertaken, usually of a minor nature, on existing installations.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for five areas of technical regulation:

- Accident Investigation;
- Dangerous Goods;
- Operations Monitoring;
- Occupational Safety and Health (OSH); and
- Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the CTC on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor monetary damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions,

highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1986, the branch was advised of some 4 400 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 000 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 517 crossing accidents, 273 derailments, and 74 collisions. (See Appendix B-V.) As stated earlier, the number of crossing accidents fell substantially by 15 percent in 1986. However, the number of derailments was only two percent less than in the previous year, while the number of collisions increased by two percent.

Levels of Accident Investigations

The highest level of accident investigation available within the CTC is a public investigation by commissioners. In 1986, such an investigation was held in respect of the Feb. 15 collision between a passenger train and a stationary freight train at mile 13.8 on the CN Drummondville Subdivision at Trudel, Que. The report was issued Oct. 23, 1986.

The next highest level of accident investigation is through section 226 of the *Railway Act* or through section 81 of the *National Transportation Act* whereby RTC staff members are given powers of independent investigation. Section 81 was used in respect of the Feb. 8 collision between a passenger train and a freight train at mile 173.0 on the CN Edson Subdivision at Hinton, Alta. to assist Mr. Justice Foisy in his independent Commission of Inquiry. The CTC findings were not a part of the input to the more comprehensive inquiry carried out by Mr. Justice Foisy and his report.

A total of 12 section 226 investigations were authorized and carried out by the RTC in 1986. These inquiries are listed below and 10 of the reports are now completed.

Jan. 2	Derailment at mile 98.1 CP Rail Wynyard Subdivision at Elfros, Sask.
Jan. 4	Leaking tank car at mile 173.2 CN Newcastle Subdivision at Campellton, N.B.
Jan. 11	Derailment at mile 102.8 CN Lac St-Jean Subdivision at Lac Edouard, Que.
Jan. 28	Derailment at mile 52.7 CP Rail Kaministiquia Subdivision at Raith, Ont.
Feb. 12	Derailment at mile 13.37 CP Rail Parry Sound Subdivision at Parry Sound, Ont.
Feb. 15	Derailment at mile 96.3 CN Yale Subdivision at Fort Langley, B.C.
March 10	Derailment at mile 57.74 CP Rail Galt Subdivision at Cambridge, Ont.
April 2	Derailment at mile 72.5 CN Kingston Subdivision at Bergin, Ont.
April 16	Incidents of tank car deficiencies at various locations.
May 24	Leaking tank car at mile 26.4 CP Rail St. Guillaume Subdivision at St. Rosalie, Que.
June 12	Collision between a runaway three unit consist and a freight train at mile 47.29 CN Joliette Subdivision at Shawinigan, Que.
Sept. 17	Collision between a freight train and a reversing work extra train at mile 1.0 CP Rail Little Current Subdivision at Espanalo, Ont.

Less serious accidents are investigated primarily by the RTC Regional offices and reports are provided for further analysis and necessary action.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act*, the *National Transportation Act* and the *Transportation of Dangerous Goods Act*, the RTC regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects freight containers.

The study and recommendations of the movement of dangerous goods in Vancouver continued to be acted upon in 1986. A hearing was held in Vancouver in March 1986 to consider the CTC's preferred plan for the removal of dangerous goods from the Vancouver harbour front. The decision confirmed the prohibition of dangerous goods from the CP Rail ferry slip effective April 15, 1986 and, as an interim and short term measure, the diversion of dangerous goods to the Burlington Northern ferry slip. For the longer term, it was recommended that a group including the three levels of government operating in Vancouver - federal, provincial and municipal - develop a solution to the transport of dangerous goods. Action on this is now proceeding under the auspices of Transport Canada.

Significant dangerous goods accidents investigated were the spillage of sodium bisulfate at the derailment at Sucker Lake, Ont.; the spillage of sulfuric acid from a derailment at Cranberry Lake, Ont.; the spillage of sulfuric acid at Campbellton, N.B.; the leakage of anhydrous ammonia at St. Rosalie, Que.; and the spillage of caustic soda and ethylene dichloride from a derailment at Fort Langley, B.C.

Dangerous Goods Regulations

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail, and liaison and coordination with government departments, municipalities, industry, and emergency response groups.

RTC orders covering bulk storage facilities are currently undergoing major amendments so that they are more current and they may apply to non-rail properties.

The container inspection program implemented in cooperation with Revenue Canada and port authorities involved in containerized shipments of dangerous goods continued in 1986, but progress was limited as a result of other demands on staff in accident investigation and compliance activities.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and less than carload shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of shipper and consignee loading and off loading facilities; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instructions to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1986, dangerous goods staff answered 1 800 written inquiries and 8 000 oral inquiries for information and/or assistance. There were 11 000 inspections carried out on cars, terminals, yards, and shippers' sites.

Sixteen safety audits were undertaken for the approval of both compressed gas cylinder manufacturers and independent inspection agencies. In connection with these audits, approximately 13 orders were issued. Three new rail impact test facilities were audited and approved.

Dangerous goods staff inspected 660 bulk storage facilities under CTC jurisdiction and a further 112 such sites served by rail. Twenty-five hydrostatic retesting facilities were approved. Under Regulation CTC 1978-11 Rail, one explosive handling site was approved and approval for another was pending at the end of 1986.

Under the mandate of the *Transportation of Dangerous Goods Act*, RTC headquarter and regional dangerous goods staff were involved in a number of new activities, such as inspections of loading and off loading facilities which were not located on the railway right-of-way but were served by rail.

The pilot project introduced in the Ontario region to assess the resource requirements for dangerous goods programs was completed in 1986. The project gave considerable insights into the present dangerous goods inspection programs and pointed out effective ways for improvement.

Dangerous commodities officers received training on the Regulations for the Transportation of Dangerous Commodities by Rail; 14 regional officers were trained on Transport Canada's *Dangerous Goods Act* and Regulations; and officers were trained in the handling of dangerous commodity spills and leaks and on emergency response.

Under subsection 71.6(a) of the Regulations, 327 new special permits were issued and, 327 rescinded or revised; 10 applications were revoked. Special permits are issued for transfer of products, single-trip movements, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging.

During 1986, there were 681 dangerous goods accidents/incidents reported, of which 223 were investigated by headquarter and regional dangerous goods officers.

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements.

Public hearings into the applications of CN and CP Rail for permission to amend CTC Regulations No. 0-8, Uniform Code of Operating Rules (UCORs) were held in Hull, Que. in October and November, 1986. Regional hearings on this matter were also held in Moose Jaw and Montréal in December 1986. Further regional hearings will be held in Toronto, Moncton, Edmonton, Vancouver and Winnipeg in early 1987. In effect, the applications for changes to the UCORs constituted applications for permission to operate freight trains without cabooses and with rear train personnel relocated in the lead locomotive cab.

The central issue to these hearings is whether or not railway safety would be reduced if the applications were granted. In this respect, a major consideration at the hearings was the results of field and laboratory tests to assess the reliability and accuracy of an electro-mechanical device referred to as an End-of-Train Information System, and the results of surveys of rear train operating employees to assess the potential reduction in railway safety arising from their relocation to the front of the train. These tests were prescribed by a previous decision of the RTC, and RTC staff were heavily involved in the test program development, monitoring and resultant analyses.

At the request of the Minister of Transport, RTC staff undertook a monitoring program of all railway dispatch offices between March and May 1986. The operations of dispatchers were monitored and the offices were inspected as to suitability, particularly in respect to space and noise prevention. Some exceptions were noted and these were reported to the railways for corrective action.

The program of monitoring trains carrying special dangerous commodities at "gateway inspection" points to ensure compliance with the regulations continued in 1986. During the year, 851 trains were monitored of which 268 were handling special dangerous commodities. Violations were recorded on only one occasion.

The committee received three applications for implementation of the Manual Block System method of train control from CN covering 18 subdivisions and five applications from CP Rail for implementation on 23 subdivisions. The applications for the 18 CN subdivisions were investigated and 17 were approved, while the applications for the 23 subdivisions on CP Rail were investigated with 20 being approved.

The RTC carries out an ongoing monitoring program of operations practices. Staff travelling on train locomotives and cabooses evaluate the performance of railway personnel. During 1986, staff rode 1 315 trains covering 161 789 miles and made 75 visits to yards for operations monitoring. This program was enhanced in 1986, especially from March to August, in response to an undertaking for the Minister of Transport.

Occupational Safety and Health (OSH)

In 1986, a drafting team comprised of RTC and Labour Canada staff continued its direct consultation with the rail industry in respect of the development of the Rail OSH Regulations. These regulations were re-drafted twice during the year and on each occasion were distributed to all railway companies under RTC jurisdiction, trade unions and other interested parties for comment. After each draft of the regulations, the drafting team met with representatives of the rail industry to discuss the specific concerns they may have had in respect of these regulations.

At the conclusion of the consultation phase with the rail industry, the OSH regulations were re-drafted and submitted to the RTC for consideration and approval. The proclamation date for these OSH regulations has been targeted for March 31, 1987.

The RTC received its first employee complaint made pursuant to section 85 of the Operating Employee's Safety and Health Regulations. This section allows employees to seek redress in those cases where they are disciplined as a result of invoking their right to refuse. By Order No. R-40083 dated Dec. 4, 1986, the RTC ordered the railway company to remove the assessed disciplinary action. Subsequently, the railway company filed an application with the Review Committee of the CTC in respect of the RTC order.

Further to the RTC staff report on OSH conditions of diesel cabs in British Columbia, the RTC ordered Canadian Pacific Limited (Order No. R-40084 dated Dec. 3, 1986) to show cause by Jan. 9, 1987 why the railway company should not be required by order of the RTC to equip all locomotive units operating in the lead or controlling position with improved toilet and food storage facilities.

Quality of Service

Agency Centralization

At the beginning of 1986, there were two CN agency centralization applications before the RTC for consideration. Decisions were issued in respect of both applications, one as a result of a public hearing and one based on the information contained on the Commission's file. There were no new agency centralization applications filed by CN in 1986.

During the latter part of 1986, two new applications were received; one from the Chesapeake and Ohio Railway Company; and one from CP Rail, on behalf of the Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. These applications dealt with the removal of agency positions in South-Central Ontario and are currently under review.

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

Orders and decisions issued in 1986 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand as of Dec. 31, 1986 are listed in detail in this report. (See Appendices B-II and B-III.)

A total of 18 applications, pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of trackage were received in 1986. Nine of these applications were referred to the Western Division for processing. There was one application carried over from 1984 and five applications carried over from 1985. Orders authorizing the removal of trackage were issued in respect of 13 of the remaining 15 applications. As of Dec. 31, 1986 there were two outstanding applications under section 106.

Passenger Services

The purpose of this program is to evaluate railway applications and proposals for authority to alter or restructure passenger-train services. It is also aimed at monitoring and evaluating the quality and efficiency of rail passenger services.

The quality control program requires that RTC inspectors report on the condition of passenger-train equipment and station facilities; the availability and accessibility of passenger services; the reliability, efficiency and standard of service and the railways' overall adherence to safety and service requirements.

During 1986, inspectors monitored 870 passenger trains and 602 of these trains were found to be satisfactory and without deficiencies. A total of 329 deficiencies, varying in severity, were found. Two thirds were related to on-time performance and one third to on-train services. VIA Rail stations and facilities were inspected on 648 occasions and 69 deficiencies were found. Deficiencies were brought to the attention of the appropriate railway officials for corrective action and were later re-inspected.

In conjunction with the monitoring reports, complaints and queries received from the general public are considered as important indicators to quality of service. During 1986, 40 passenger service complaints were received from various sources of which 17 expressed dissatisfaction with the on-board and related services, 9 with the scheduling, 9 were safety-related complaints and queries, and 5 were requests for information.

As a result of the Minister's policy on "Rail Transport for Disabled Persons", the RTC completed its task in 1985 of developing accessibility standards for station facilities. In late 1986, the RTC was requested to proceed with and finalize the passenger-train equipment accessibility standards. These standards ensure accessibility for disabled persons to VIA Rail transportation. Completion is expected in early 1987.

To fulfill the five-year review requirements of subsection 260(8) of the *Railway Act*, Order No. R-39638 dated Aug. 6, 1986 was issued ordering the continuation of 14 passenger-train services. (See Appendix B- IV.)

Following public hearings held on Oct. 3, 1985, Decision and Order No. R-39047 was issued Feb. 24, 1986, discontinuing the operation of passenger-train service between Pagwa River and Nakina and maintaining service between Hearst and Pagwa River. As a result of new evidence, CN applied to the Review Committee of the

Commission for a review of the aforementioned order. The Review Committee granted CN's application and ordered the service discontinued.

The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is outlined in Appendix B-IV of this report.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

This branch is responsible for railway accounting, costing, and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendices B-VI to B-XIV.)

Payments approved by the RTC in 1986 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act [1]	671 135 838
Railway Act	
- 1986 Advance [2]	42 308 918
- 1985 [3]	16 230 092
- 1982-1984 [3]	13 148 076
Total	**742 822 924**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*. P.C. 1984-1184, April 5, 1984 and the Agreement between the Minister of Transport and BC Rail Ltd. and related orders P.C. 1985-3108, Oct. 10, 1985 and P.C. 1985-3740, Dec. 19, 1985.
[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.
[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.

Accounting Division

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA) and its implementation in order to meet current information requirements. This includes ensuring that the information provided by the railways is meaningful and useful for cost determinations. The work of the division also involves the audit of railway records; depreciation rate determinations; the investigation of the railways' working capital requirements; and cost of capital determinations.

Pursuant to the WGTA, the Accounting Division is responsible for the monitoring of railway investment. This includes the annual tasks of: ensuring that the railways publish their past year's investment and plans for the current and subsequent years; verifying the railways' publication on the past year's investment; and analyzing the railways' investment plans. The results are reported to the Minister of Transport and the Minister may, taking into account these reports, withhold money from the railways.

The division fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the accounting and financial components of the 1985 CN and CP Rail charges to VIA Rail reported in more detail by the Service Analysis Division. The division continued its review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the UCA and of methodologies for railway applications for revised depreciation rates. Further activities undertaken in 1986 included the continued identification and resolution of accounting issues, including a review of CN's methodologies in allocating fixed assets by geographic cost centres.

As financial advisors to the Branch Line Rehabilitation Program, the Accounting Division staff assisted in the completion of the audits in the four agreements under the program. The division is expected to monitor the review to the final phases of the program.

The division participated in the Regina Railway Relocation public hearing by providing advice on financial, accounting and taxation matters to commissioners and commission counsel. The public hearing will continue during 1987.

The division is playing a major role in revising the formula to update equipment rental rates. Discussions are being held at the technical committee level with representatives from railways and the Federation of Canadian Municipalities. Work in this area will continue during 1987.

A major component of implementation of the Cost of Capital Methodology Decision (1985) is the determination of CN and CP Rail working capital requirements. This determination requires the investigation of the railways' leads and lags in collecting revenue and paying expenses, and calculating the appropriate inventory levels. Work in this area will also continue during 1987.

Costing Division

This division develops railway costing methodologies and computerized costing systems.

This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments; the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail; support for the regulatory hearing program; and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rates for statutory grain under the WGTA. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

The division completed the first full-scale Railway Costing Review conducted under the requirements of the WGTA. The review, confirmed by the RTC, determined that the variable costs of the railways for the movement of Western grain in 1984 were $817.8 million on a volume of 32.9 million tonnes. These variable costs included $103 million of line-related variable costs associated with 6 988 miles of grain-dependent railway branch lines in Western Canada.

As required under the WGTA, the 1984 variable costs will serve as the basis for the determination of the annual freight rates for the next four crop years (1986/87 - 1989/90). Until the completion of the Costing Review, 1980 was the last year for which detailed railway costs for the movement of Western grain had been determined.

The Costing Review involved extensive consultation with various parties represented on the Senior Grain Transportation Committee, including representatives of the producers, the grain cooperatives, the railways and the Grain Transportation Agency. Informal consultations were also held with representatives of the Provinces of Alberta, Manitoba and Saskatchewan.

Some 30 technical reports were prepared by the division during the review. The review also involved an assessment of the appropriateness of the level of the contribution made by Western grain traffic to the constant costs of the railway, and a review of the appropriateness of factors included in the CN adjustment.

Another important task for the division was the forecasting of railway costs for the movement of Western grain for the 1986-87 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the WGTA. This responsibility included the annual determination of those Western branch lines to be designated as grain dependent and a recommendation to the Minister of Transport as to the level of the CN adjustment payment.

The division also undertook a revision of BC Rail costs for the transport of grain under the WGTA and this is almost complete.

The division was in the process of finalizing freight unit costs of CN and CP Rail for 1985. A revised Class II railway costing system was instituted based on the new Uniform Classification of Accounts. Rail unit and specific costs for the Ontario Northland Transportation Commission were finalized up to 1983. The division completed the audit of unit and specific costs contained in the charges from CN and CP Rail to VIA Rail for the year 1984. This program is reported in more detail by the Services Analysis Division.

During 1986, the division was in the process of finalizing specific costs for branch line subsidy payments to CN and CP Rail for 1984.

The division's responsibility for computer services to all branches of the committee produced designs for several new computer systems, including further systems development for railway claims under the WGTA. In addition, computer assistance was provided for the costing review. The microcomputer facilities were expanded to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

Following Oct. 27, 1986 application by VIA Rail for a review by the RTC of selected railway costing issues, the RTC approved on Dec. 17, 1986, Terms of Reference and set up a Technical Working Committee to review the costing issues and submit a report to the RTC in late 1987. The Technical Working Committee is comprised of members of VIA Rail, CN, CP Rail, Algoma Central Railway (Class II Railways), Grain Coops, Transport Canada and the Provinces.

Service Analysis Division

This division makes payments in accordance with the WGTA; determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; carries out annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1986, the Commission continued its financial support for uneconomic branch lines and eligible passenger services not operated by VIA Rail.

A significant portion of the division's resources was devoted to the timely processing of CN, CP Rail and BC Rail monthly applications for payments in respect of the WGTA.

The division also assigned significant resources to the audit and verification of CN and CP Rail output statistics for the WGTA Costing Review and waybill systems in support of WGTA payments.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July 1981, seven public hearings were held during 1986, including two by the Western Division to consider branch line abandonment applications. File hearings were conducted for an additional 14 branch line abandonment applications, of which three were conducted by the Western Division. Fifteen new applications for abandonment of 17 branch lines were filed by the railways during 1986, including three applications for Western lines. A total of 40 decisions and orders were issued during 1986 in respect of branch line abandonment applications, including 10 issued by the Western Division.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail Charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. This division completed the audit of workloads of CN and CP Rail which were combined with the results of audits of the Costing and Accounting Divisions to compute the total charges by the railways to VIA Rail for 1984. The results of the Commission's investigation were reported to the Minister on May 20, 1986 with respect to system total costs and costs by major function and on July 10, 1986 with respect to costs by individual passenger-train service. In addition, the greater part of the determination of CN and CP Rail workloads, including switching activity, chargeable to VIA Rail with respect to 1985 operations was completed by the division during the latter half of the year.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related to the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council P.C. 1976-894. CN and CP Rail 1987 costs for rate-making purposes for rapeseed movements were verified with the RTC Order issued Dec. 19, 1986.

Following the 1985 hearing concerning the Newfoundland Container Rates Investigation, an Order and Decision was issued by the RTC on Feb. 14, 1986 requiring CN to implement certain cost criteria in the determination of compensatory freight rates. Rates determined to be below compensatory levels were refiled by the railway at compensatory levels. The Government of Newfoundland and Labrador appealed the RTC Order to the Review Committee of the Commission and to the Federal Court of Appeal. By year-end no decisions had been rendered on the appeals.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Paul Langlois, Chairman

M.D. Armstrong[1]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé[2]
D.H. Jones, Q.C.[3]
Mike Landers[3]
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, Q.C.[4]
B.R. Wolfe

[1] Term expired August 4, 1986.
[2] Term expired September 1, 1986.
[3] Appointed June 27, 1986.
[4] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that "public convenience and necessity" requires the service while others are subject only to proof of financial and operational fitness which includes carrying adequate liability insurance. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstration of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where information on the file record is insufficient or inadequate to support a decision.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicant's replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee. (See Appendix C-I).

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*.

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with and accepted by the ATC. These tariffs are available to

the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination, or if a carrier has failed to abide by its published tariff. International tariffs must also respect the corresponding bilateral air services agreement. (For data on tariffs, see Appendix C-IV.)

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. ATC examiners investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered, and, when deemed appropriate, recommendations to add to or amend the Air Carrier Regulations are made to the Commission for registration and promulgation.

Subsidy Administration

The federal government has authorized support payments for Quebecair's Lower North Shore service for 1986 operations. The committee administers this subsidy program.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Analysis and Licensing, Economic Reports and Regulations, Enforcement, International Air Transport, and Tariffs. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat and the Financial and Administrative Services section.

Secretariat

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agenda and minutes of committee meetings and handles consumer complaints.

Financial and Administrative Services

The Financial and Administrative Services Section coordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, co-ordinates administrative actions in respect of the management of committee staff, and maintains the licensing records.

Analysis and Licensing Branch

The Analysis and Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing and Group Charters, Licensing and Regulations Analysis, and Audit.

The Domestic Licensing Division has primary responsibility for the analysis and processing of licence applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Licensing and Group Charters Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters as well as charters with large aircraft between points in Canada. The division also provides support for certain international air negotiations. (See Appendices C-II and III.)

The Licence and Regulations Analyis Division reviews the licence documents prior to issuance; provides analytical reports on regulations, licences, and applications; is instrumental in the development of licensing procedures; and undertakes special projects involving licensing or related issues.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications

submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that newly licensed commercial air carriers commence authorized operations on a sound financial basis and carry adequate liability insurance. Division staff conduct investigations to determine the validity of subsidy claims, and to provide advice and assistance to the Enforcement Branch on financial matters. It conducts audits of tour operators or charterers to verify that protection mechanisms are in place for consumer advance payments. In addition, staff of the division provide advice on the financial adequacy of carriers and charterers operating domestic and international charters.

Economic Reports and Regulations Branch

This branch provides economic, regulatory and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of "public convenience and necessity" and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Air Statistics and Regulations Section develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations, and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This section is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Reports are prepared by section staff outlining the operational, traffic and financial characteristics of various segments of the Canadian air transport industry. The section supervises the computer systems for processing aviation statistics, coordinates electronic data processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the implementation of bilateral and multilateral agreements on international air services is appropriate to the needs of Canadians, and maximizes to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; implements and administers air service agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Enforcement Branch

The Enforcement Branch is responsible for investigation of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a coordinated response to complaints in this area.

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal and Moncton.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. Staff of the branch are responsible for reviewing, analyzing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the ATC to federal and provincial government departments, to the airline industry, and to the public at large.

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services-North America,

Scheduled Services-International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the rates and services of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

Activity Highlights -

International Air Transport

In addition to the administration of 40 bilateral air transport agreements, first-time agreements were concluded in 1986 with the governments of Chile, the Dominican Republic and Thailand. A new agreement with the Government of Portugal replaces the previous agreement signed in 1947. A revised agreement was reached with India in late 1986 re-adjusting the balance of air transportation benefits. In total, 11 rounds of negotiations were conducted during the year and 3 informal consultative bilateral meetings were held.

Dialogue with foreign aeronautical authorities in 1986 included discussions of charter rules with France, Federal Republic of Germany, Poland, Portugal and Venezuela. Dialogue with respect to tariff matters was initiated with Jamaica, the Netherlands, New Zealand and the United Kingdom. Canadian aeronautical authorities exercised their jurisdiction with respect to approval of scheduled capacity between Canada on the one hand, and Brazil, Italy, Japan and the USSR on the other. With respect to all-cargo services, Canadian and West German aeronautical authorities exchanged interpretations of carrier entitlements. Canadian authorities, in late 1986, reviewed an innovative joint venture proposal for all-cargo services by Canadian Pacific Air Lines Limited and The Flying Tiger Line Inc. Contact by Canadian aeronautical authorities with Argentina, Czechoslovakia, China and Switzerland pertaining to additional traffic rights occurred in 1986.

At the multilateral goverment level, a round of talks was held between Canadian officials and members of ECAC for the purpose of discussing tariff policy and regulation on the North Atlantic, particularly Canada-Europe. ATC officials also participated in the 26th session of the Assembly of ICAO of the meeting of the ICAO Fares and Routes Panel.

In the interest of passengers travelling on international air services to and from Canada, a review of the limits of airline liability in passenger transportation was initiated in 1986. Although, since 1983, major Canadian international carriers voluntarily have applied limits above that which are prescribed by international conventions, some Canadian and foreign airlines still maintain low limits of liability which are inadequate in present circumstances.

A study examining regulations governing international passenger, and domestic and international cargo entity charter flights was undertaken throughout 1986. Specifically, the continued necessity for rules pertaining to freight forwarding (resale of chartered cargo capacity), split international passenger and cargo charters, entity charters with more than one charterer, and primary rights, i.e. Canadian carriers' first right or refusal for Canadian originating fifth freedom charters was considered.

Work proceeded in 1986 in the development of innovative tariff provisions designed consistent with recent pro-competitive government policy. Such features as flexible zones for fare discounting and provisions for fare matching were incorporated when appropriate in bilateral air agreements during the year. A special tariff regime in which fares can be unilaterally filed, subject only to disapproval by both aeronautical authorities, was created for passenger-combination air services for Canadian and Belgian airlines operating between Montréal and Brussels.

Pursuant to a federal government policy to improve international charter air services' access to certain smaller Canadian centres, an interdepartmental committee dealing with air transportation facilitation issues worked towards reducing the barriers for Canadian and foreign charter carriers to operate directly to and from airports associated with those centres.

With respect to the participation in 1986 of Canadian airlines in the provision of international scheduled air services, the number of carriers increased to 11 as a result of the designation of Nationair for services to Belgium and the United Kingdom, and the authorization of Worldways Canada for services to Costa Rica, El Salvador and Guatemala. Eleven Canadian carriers were

authorized to perform regional, local or commuter type air services between specified points in Canada and in the United States in 1986 in addition to those authorized during previous years.

Financial Fitness Policy Relaxed

In December, the committee substantially relaxed its financial fitness policy. Canadian air carriers no longer need to comply with working capital requirements and they can now lease, capital lease or own aircraft for operations as deemed appropriate. Only proposed Canadian air carriers need to comply with equity requirements.

Tariffs

On the domestic scene, the committee in September gave scheduled carriers more pricing flexibility than ever by allowing them to file most tariff changes on just one day's notice (the main exceptions being economy fare increases and changes to the conditions of carriage, which require 14 days' notice). For charter services, the committee added to existing pricing flexibility by releasing helicopter operators from the requirement to be bound by their charter tariffs when bidding in response to general calls for tender, and has also proposed that fixed-wing charter carriers have a similar measure of flexibility. In the area of domestic resaleable charters (ABCs), the committee relaxed top-off regulations in order to allow small as well as large carriers to sell up to one third of their capacity without the pre-booking requirement. For transborder and international operations, relatively rigid bilateral tariff regimes remain common, although the committee attempts to administer these in the least restrictive way consistent with legal and policy requirements. Also in 1986, the committee gave carriers greater flexibility in issuing free or reduced rate transportation - including travel for compassionate reasons - and upheld a complaint by Ruth Adelia against Air Canada by disallowing a tariff provision which made it possible for the carrier to disregard a disabled traveller's determination of his or her self-reliance. Action has been taken against similar provisions in other air carriers' tariffs. In a move favouring all sectors, the committee also took an important step towards electronic tariff filing by moving to the first electronic system for handling special tariff permission applications, saving considerable time and expense for all involved.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1986. These include:

- The exclusion of a vendor of aircraft from the requirement to hold a valid and subsisting licence under certain circumstances in respect of demonstration flights;
- The elimination of universal route protection on unit toll services wholly within Southern Canada, thereby permitting Class 4 licensees to offer charters over the routes of all Class 1 and Class 2 carriers except from certain designated routes;
- The waiving of the requirement for an air carrier operating aircraft used in parachute jumping operations to carry passenger liability insurance in accordance with the Air Carrier Regulations if the air carrier posts notices indicating that it does not carry such insurance and directs the attention of potential passengers to the notices; and
- The allowance of up to one third of the seating capacity of any size of aircraft engaged in an Advance Booking Charter (domestic) to be contracted for sale to the public not later than the time of departure of the outbound portion of that charter at its point of origin.

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1986

Changes being considered to the Air Carrier Regulations (many of which have been given public notice) but which have not yet been submitted to the Commission include:

- The definition of the term "emergency"; and, the exemption of owners or operators of privately registered aircraft, or air carriers that do not have an appropriate licence, from the requirement to hold a commercial air service licence to respond to an emergency situation;
- The reduction of certain information requirements to be submitted by carriers in respect of charter operations;

- Relaxation of regulations governing the carriage of cargo and passengers on domestic and international charter flights;

- The resolution of issues of interpretation of the Air Carrier Regulations with respect to the commingling of international charter traffic originating from or destined to Canada with charter traffic between foreign countries; and

- Arising from recommendations of the panel report on the carriage of disabled persons and their attendants, the addition of tariff provisions which give tariff reductions for disabled persons and their attendants.

Reports and Studies

During 1986, the committee completed a report on *Monitoring of Air Services in Northern and Remote Areas* and submitted the report to the Minister of Transport and the House of Commons Standing Committee on Transport. As a consequence of the Minister's comments on this report, the committee proposes to continue the monitoring program.

The Canadian Level II Air Carriers: Industry Analysis 1980-1984 was published in 1986. This report followed the pattern of similar reports published annually in the past covering the activities of Level I Air Carriers.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1985 operations of Quebecair for Quebec Lower North Shore services and of Eastern Provincial Airways for a limited number of routes in Eastern Canada.

Enforcement

The staff of the Enforcement Branch continued to work in close cooperation with their counterparts in Transport Canada and with the RCMP across Canada in investigations under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

During 1986, the branch was involved in 327 investigations of which 130 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution. The branch also continued by addressing various air carrier associations on 18 occasions to provide clarification of legislation. Results of this program are believed to be largely responsible for reduction in investigations from 430 in 1985.

Licensing Activity

Regulations that exempted charter applicants proposing to operate wholly within Southern Canada from the requirement to prove "public convenience and necessity", in effect since July 1985, continued to result in an increase in applications for charter authorities. These applications are processed on the basis of the applicants' compliance with financial, insurance and other requirements.

The greater emphasis on the benefits of competition in deciding whether "public convenience and necessity" has been proven also resulted in an increased number of applications for unit toll service in Southern Canada. This increase of activity would appear to be directly proportional to the applicant's expectations of being granted a licence.

During the calendar year 1986, 895 decisions and 522 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed in Appendix C-V.

WATER TRANSPORT COMMITTEE

R.J. Orange[1]/Anne-Marie Trahan,[2] Q.C., Chairman

M.D. Armstrong[3]
D.H. Chapman[1]
D.H. Jones, Q.C.
Hon. Marcel Lambert, P.C., Q.C.
Mike Landers
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.
B.R. Wolfe

[1] Appointed June 27, 1986.
[2] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.
[3] Term expired August 4, 1986.

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the federal government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships, and the approval of tariffs in considering applications for water transport licences; the committee must determine whether "public convenience and necessity" requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix D-I.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations termed "shipping conferences" are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this Act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements, and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the Act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports and provide advice on the development and

operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of eight commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission in respect of the economic aspects of the work of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data bases, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to nine carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1986. (See Appendix D-III.)

On the Great Lakes, licence authority was granted to one carrier, Woodlands Marine Inc. (See Appendix D-III.)

Exemptions

The committee received applications from three carriers, one in the Western Arctic and two on the Great Lakes, requesting exemption from the operation of Part II of the *Transport Act*. The committee reviewed these applications and recommended to the Minister of Revenue that they be approved by Governor in Council.

Acquisitions

On June 16, 1986, the committee received notice that Algoma Central Railway intended to acquire all issued and outstanding shares in the capital stock of Carryore Limited of St. Catharines, Ontario, a company engaged in shipping on the Great Lakes. No objections or interventions were received and on Sept. 2, 1986, the committee issued Order No. WTC-318 closing its file on the matter.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Order, continued to review applications made to the Minister of Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 106 such applications received during the year, 72 were recommended for temporary entry, 15 were denied, and 17 were withdrawn. Forty-one of these were for vessels or activities not addressed in the Order and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability

and availability of Canadian equipment. (See Appendix D-II.)

***Shipping Conferences Exemption Act*, 1979**

The WTC administers this Act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and due to expire March 31, 1984, has been extended three times by proclamation for a period of one year until March 31, 1987. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending Bill which was tabled in Parliament on June 19, 1986 as C-122. Parliament was prorogued before the Bill could be proceeded with and was re-tabled in the new session on Nov. 6, 1986 as Bill C-21.

As of Dec. 31, 1986, the Commission had on file, documents of 34 shipping conferences whose member lines provided services at Canadian ports. These 34 conferences represent 67 lines providing 211 services at North American ports; 37 of the lines offered 122 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file 7 space charter agreements and a coordinated service agreement representing a total of 18 lines, as well as 4 line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

The WTC was deeply involved in pilotage matters during 1985 and had to complete its regulatory role under the *Pilotage Act* on three cases during 1986. These matters could be summarized as follows:

- Great Lakes Pilotage Authority (GLPA)

  On July 6, 1985 the GLPA published a proposed amendment to increase its pilotage charges in international districts 1 and 2 (excluding the Welland Canal section) by a currency equalization factor (CEF). The CEF would be adjusted each month based on the closing exchange rate for the U.S. dollar as reported by the Bank of Canada for the last business day of the immediately preceding month.

  The Shipping Federation of Canada and the Dominion Marine Association filed notices of objection in accordance with subsection 23(2) of the *Pilotage Act*. The committee carried out its investigation and issued its decision on Feb. 28, 1986.

- The Atlantic Pilotage Authority

  On June 15, 1985 the Atlantic Pilotage Authority published a proposed amendment to its tariff that will have the effect of increasing the revenues received by the authority by an average of 13.5 percent. The committee investigated the matter and issued its decision on March 7, 1986.

- The Laurentian Pilotage Authority

  On Jan. 29, 1985 the Laurentian Pilotage Authority published a proposed increase in tariffs of pilotage charges along with changes in the tariff structure. Nine parties filed objections, interventions or requested permission to participate in the proceedings. The committee held, as part of its investigation, a 51-day public hearing, and prepared its report and recommendations, which were issued on April 4, 1986.

International Organizations

Organization for Economic Cooperation and Development

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation in multilateral negotiations at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). An important element of this work involved the formulation of a general shipping policy common to all member countries. Following almost a decade of negotiations, the Maritime Transport Committee of the OECD, at a July 1986 meeting in Vancouver, agreed on a draft set of common principles of shipping policy which are scheduled for adoption by the Council of Ministers early in 1987. Late in 1986, the European Economic Community adopted a common shipping policy similar in many respects to the OECD common principles.

United Nations Conference on Trade and Development

The Commission participated in negotiations at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) as a member of the Canadian delegation to the Diplomatic Conference on Ship Registration. At the fourth session of the conference in February 1986, the

United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships was adopted. The objective of this agreement was to establish a genuine link between a ship and the flag state through provisions governing, *inter alia*: the manning, management and ownership of ships. The convention will enter into force one year after attracting 40 contracting states, the fleets of which account for at least 25 percent of world tonnage.

During 1986, the Commission participated in two other negotiating sessions within the UNCTAD. They included the 12th session of the Committee on Shipping and the first session of the UNCTAD/International Maritime Organization Joint Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages.

Issues under consideration at the Committee on Shipping included the structure of world shipping, protection of shippers' interests and the implementation of international conventions. A decision was made to hold a Review Conference for the Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences early in 1988. For Canada, as a non-contracting party, the Review Conference will provide the opportunity to submit amendments which could make Canadian participation more palatable.

The group of experts commenced work on the preparation of guidelines on maritime liens, mortgages and related enforcement procedures and also began consideration of the feasibility of an international registry of maritime liens and mortgages.

Investigations and Economic Analysis

Canada - South America Ocean Shipping Trades

As a consequence of the report on the factual situation in the ocean shipping trades with the countries of South America, made in 1985 by the Commission, the Minister of Transport requested an expansion of the inquiry terms of reference. As the 1985 Annual Report of the Commission noted, completion of Part I would "allow the Commission to assist in the clarification of Canadian views on the benefits to industry of Canadian carrier participation in these trades with South America". This second part of the study was to inquire of Canadians having an interest in these trades, their views about the options open to the Government of Canada in respect of an ocean shipping policy for the South American region.

For this purpose, the two senior staff members of the Commission charged with this inquiry undertook to canvass all Canadian companies known to have an interest in ship operation, maritime agency and ocean carriage in the trades with South America. The study also included a personal-interview-canvass of four distinct policy options (laissez-faire, detente, negotiation and confrontation) to allow a focussed response by Canadian exporter and importer interests who were selected on the basis of a representative sample (large, medium, small: Maritimes, Central Canada, Prairies, West Coast) especially established for this purpose by Statistics Canada.

In summary, the conclusions of the study show that the overwhelming sentiment among interested Canadians favours the less interventionist policies. These are the options which propose either continued laissez-faire, or a "detente" under which government would assist Canadian carriers so requesting to gain a national status recognized under South American laws. With such status, Canadian carriers could commercially negotiate shares of the traffic with the national lines at the other end of the trades. A few Canadian dissenters see South American policies excluding third-flag carriers as an intolerable interference, which should justify retaliatory action by the Canadian government regardless of the potential for unfavourable repercussions on Canadian trade. The study team's analysis of the options offers comment on the practicability of each; it draws attention to the inherent hazards of adopting a policy needing enforcement through economic sanction.

The analysis policy options and Canadian opinion will be published by the Commission early in 1987 as Part II of a report made in response to a request by the Minister of Transport. Submission to the Minister of Transport of Part I (factual) of the study report in 1985 and of Part II (options and opinion) in 1986 completes in respect of this task, the responsibility of the Commission under section 22 of the *National Transportation Act*.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and provide expertise on a variety of matters. Further progress was made in improving upon the quality of information in the computerized maritime cargo origin and destination data base as well as the Canadian ship data, which are used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian merchant fleet lists.

As noted earlier with respect to the pilotage authorities, the recent investigations into pilotage matters enabled the committee to also provide an independent overview of the economic issues common to marine pilotage in Eastern Canada. An overall synthesis report, focussing attention on escalating pilotage costs and associated problem areas, was prepared and forwarded to the Minister and interested parties.

The committee continued to participate in interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

J. Gérald Drainville, Chairman

J.-L. Bourret	Mike Landers	Hon. J.C. Munro, P.C.
D.H. Jones, Q.C.	J.M. McDonough	B.R. Wolfe

THE MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) administers section 27 of the *National Transportation Act* (NTA) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the NTA establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. Under this Act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

Until the spring of 1985, the Commission was empowered under paragraph 11(*x*) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods by truck on Sunday.

In a judgment rendered on April 24, 1985, the Supreme Court of Canada declared the *Lord's Day Act* to be of no force and effect. Accordingly, the MVTC immediately ceased all activity in this area.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1986, the committee received 28 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 23 of those cases because no objections were received. The five other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1985, the committee received 48 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition".

Roadcruiser

In May 1985, TerraTransport of Newfoundland filed with the committee a new passenger tariff (Tariff 4-12) on behalf of CN's Roadcruiser bus service in that province. The tariff, which was scheduled to take effect on July 1, 1985, called for an average rate increase of nine percent.

Following strong objections from the Government of Newfoundland and the Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, the committee, on June 28, 1985, suspended the tariff "pending the completion of an investigation".

Public hearings were held in Corner Brook, Oct. 1, 1985 and in St. John's, Oct. 3 and 4. The committee decided on March 3, 1986, not to suspend the said tariff.

In line with remarks made in the aforementioned decision concerning future tariff filings and the objective of bringing the Roadcruiser tariff more in line with other bus company tariffs, TerraTransport filed with the committee, on June 26, 1986, a new passenger tariff (Tariff 4-13) which took effect on Aug. 1, 1986 and called for an average rate increase of six percent.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act*, which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the ARFAA during 1986 amounted to $59.5 million compared to $49 million in 1985. (See Appendix E.)

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

J.M. McDonough, Chairman

J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
R.J. Orange[2]
J. David Thompson, Q.C.
Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]
J.F. Walter

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Appointed June 27, 1986.
[3] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on Canadian delegations to international and intergovernmental organizations concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental formulation of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In doing so, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting the shipping serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and in international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required, on the economic benefits of international maritime agreements to Canada.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch serves directly both the ITPC and Water Transport Committee.

On behalf of the ITPC, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also participated actively in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

D.H. Jones, Q.C., Chairman
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

THE COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE (CPTC) regulates pipelines that carry commodities, other than crude oil and natural gas, across provincial, international and territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II and subsection 24(1) of the *National Transportation Act* (NTA).

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The principal functions of the CPTC are to consider:

- applications by companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate a commodity pipeline;
- the acquisition or abandonment of commodity pipelines;
- the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and
- the resolution of related disputes and public interest matters.

For the most part, the CPTC conducts its affairs through the public hearing process. The CPTC also sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

A commodity pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. Liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, although many potential long-distance slurry systems have been studied by industry and government.

The CPTC presently regulates only two short-distance, interprovincial pipeline systems operated by Fraser Incorporated in Edmunston, N.B. and the E.B. Eddy Company in Hull, Que.

In 1986, the CPTC assisted in the drafting of those sections of the proposed new *National Transportation Act* (NTA) that deal with commodity pipelines. The committee also assisted in interdepartmental discussions with the National Energy Board in respect of the future regulatory jurisdiction of such pipelines. The CPTC was also represented on a working group involved in the development of a multimodal accident investigation board.

REVIEW COMMITTEE

J. David Thompson, Q.C., Chairman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange[2]
Anne-Marie Trahan, Q.C.[3]
J.F. Walter

[1] Term expired September 1, 1986.
[2] Appointed June 27, 1986.
[3] Appointed Associate Deputy Minister of Justice June 2, 1986.

Authority and Responsibility

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it."

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions. However, when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The Review Committee is chaired by the Commission's Vice-President (Law) with the Vice-President (Research) and the chairmen of the modal committees as members. A member who participated in an order or decision does not sit in review of that same order or decision.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Filing of an application must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Interventions, either for or against the application, must be made within 30 days and replies made within 10 days of service – these time limits may be varied if circumstances so warrant. Copies of the application, of any intervention or reply must be served on all parties to the original application. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake. Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee for reconsideration.

Anyone who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council or to the Minister of Transport, as provided for in the relevant acts.

Activities

In 1986, 51 applications for review were received. With the 11 cases carried over from the previous year (8 active and 3 in abeyance), the total number on hand in 1986 was 62 applications.

The Review Committee held 16 meetings in 1986, and concluded the examination of 39 applications. The committee found 14 cases reviewable, it varied or rescinded 8 of the modal committees' orders or decisions, while the other 6 were referred to the modal committees for reconsideration. The committee denied 23 applications because there were no valid grounds to warrant a review. It dismissed 2 cases, as developments subsequent to the filing of the applications obviated the need to deal with them.

Six applications were either withdrawn or not pursued by the applicants, or considered not *bona fide* by the Review Committee.

Seventeen applications are outstanding: fourteen are still active and three continue to be held in abeyance because of appeals to the Federal Court.

The Minister of Transport rendered 11 judgments in 1986 on matters relating to licence authorities in the air mode. Four appeals were granted, six were denied and one was referred to the CTC for review.

Her Excellency the Governor General in Council issued three Orders-in-Council during 1986. One petition (air) was granted and one (rail) was denied. The third order varied a previous one issued in 1985 by changing the effective date of a rail abandonment.

For a complete overview of the Review Committee activities, see Appendix F.

RESEARCH BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)[1]

[1] Term expired September 1, 1986.

THE RESEARCH BRANCH provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research, as required under the various provisions of the *National Transportation Act* (NTA). With the retirement of Mr. Yves Dubé, Vice-President (Research) in September, the branch presently reports through its Executive Director to the Vice-President (Law).

Focus in 1986

Commencing in 1985 and continuing throughout 1986, the branch devoted substantial resources to the development of the federal government's proposed *National Transportation Act* (1986). In particular, the branch seconded eight staff members to the Office of Economic Regulatory Reform who assisted the Minister of Transport in this legislative process. As well, the branch again provided staff support to the House of Commons Standing Committee on Transport as it examined the issue of air transport in northern areas. Two other staff members were seconded to the Airports' Task Force as it investigated the future direction of the national government's role in providing and maintaining these facilities. Staff members also continued to assist the panels of various committees in their deliberations during the year.

In the context of presenting its in-house research to the general public, members of the branch were active participants at the annual meeting of the Canadian Transportation Research Forum and, in cooperation with the University of Manitoba Transport Institute (UMTI), the branch sponsored a major grain transportation research seminar. The proceedings of this event have been published by UMTI and are available from both the branch and the institute.

The branch continued to publish and distribute research reports and working papers of staff (see Appendix G). As well, the regular publications of the branch, such as the monthly *Transportation Intelligence Report*, continued. In this context, 1986 marked the second year of the branch's quarterly report, *Air Transport Monitor*, which presents the various changes in the domestic airline industry which have occurred since the more pro-competitive policy on air transport in Canada was instituted. Finally, the branch also prepared an updated version of *A Guide for the Canadian Air Traveller* which provides air travellers with information useful in preparing for a trip, including rights and obligations, and a special section addressing the disabled traveller.

Air Transport

As identified in the overview for 1986, the branch published four issues of its quarterly report, *Air Transport Monitor*. The revised format of this report provided a concise discussion of changes occuring in air transport services throughout Canada. In particular, it analyzed trends and highlighted developments in the industry. The *Monitor* is divided into three parts: "Overview of the Canadian Air Transport Industry" presenting a broad picture of the industry through an analysis of traffic, capacity, price and operating performance information; "Market Analysis" examining in detail the scheduled services and prices for one or two of the five major geographic regions in Canada (Atlantic, Central, Prairies, Pacific, and Northern); and "Special Features" highlighting the methodology and results of analyses undertaken in the branch which are of particular interest to those concerned with air transportation in Canada.

In addition to preparing and publishing the *Monitor*, the branch continued to provide the economic analyses required by the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. Staff members were active throughout 1986 in the on-going discussions towards new air agreements with both the United States and United Kingdom. The branch also

produced analyses in connection with negotiations that have been conducted with Portugal, Venezuela, the Dominican Republic, Spain, the Bahamas, Singapore and Chile.

Rail Transport

As in previous years, the branch assisted the Railway Transport Committee (RTC) in its hearings, especially in matters related to railway safety and accident investigations. The Trudel Siding accident inquiry and the hearing into the elimination of the caboose from freight trains utilized branch resources. In addition, the branch assisted the RTC through support of a study of grade crossing accidents, data bases, and the effectiveness of protection devices.

The branch also continued its work on rail capacity issues, extending the previous analyses by enhancing existing computer models to estimate rail capacity. Another application in this same context is the study of the additional costs of interference incurred by operating passenger trains on lines carrying freight traffic. Finally, the work undertaken in conjunction with the Thunder Bay Rail Issues Task Force was concluded and a report issued.

The branch again assisted the RTC in the assessment of railway investments as required by the *Western Grain Transportation Act*, and in addition, undertook a study on a recommended methodology for assessing this matter in future years.

Given its long involvement with grain-related issues, the branch undertook a study of the socio-economic impacts of modernization of the grain handling and transportation system on the Canadian prairies. Included in this was an assessment of ways in which the benefits of system rationalization could be made available to compensate those individuals who might be disadvantaged by any changes. A companion study confirmed, at a detailed sample level, the previously estimated savings which would be gained from using unit trains to transport grain. The Producer Haul and Elevator Receipt Model (PHAER) was updated and maintained, and work was started on refining a traffic assignment model for the enquiry phase. Such a model will estimate the actual road usage involved when rail rationalization or delivery point closure occurs and is a significant improvement over the present assumptions.

Water Transport

Building on earlier work concerning the maritime transport of Canada's international bulk trade, an analysis of the open-market portion of Canadian bulk shipping was completed and published. Among other things, the study indicated a high degree of control of deep-sea bulk transport by foreign importers of bulk commodities. In this same context, research work on the relationship of national shipping fleets to balance of payments considerations documented conditions under which shipping provides positive contributions. As well, a branch study investigated further the applications of contestable market theory to liner trades and identified practical policy implications. Finally, with reference to domestic maritime transport, Eastern Canada's coasting trade was examined in a study which detailed, among other things, the dominant role of Canadian flag ships in coastal trades and the non-importance of intercoastal traffic. The branch also completed a preliminary assessment of the viability of the Mississippi River waterway as an alternative route for export of Canadian commodities, especially grains and, in cooperation with the Province of Ontario, a study was undertaken of the relative competitiveness of the water mode, using the Great Lakes/St. Lawrence Seaway system, with the rail and road modes for movement of commodities from Ontario centres to tidewater.

In addition to the preceding, the branch, in cooperation with the Water Transport Committee undertook, at the request of the Minister of Transport, a second phase of a study into conditions in the Canada-South America ocean shipping trades. This investigation was primarily directed towards determining the reactions of various interested parties in Canada to potential policy options and, in general, there was a preference for less interventionist measures as opposed to economic sanctions. The study was presented to the Minister in October.

Intermodal Transport

Investigative studies of intermodal developments by the branch continued and several reports were issued. In terms of basic documentation, the previous work on Canadian and United States overseas trade moving through each other's ports was up-dated and published, as was the analysis describing the elements and growing importance of intermodalism in Canadian international trade.

Highway Transport

By way of assistance to the Motor Vehicle Transport Committee, a study group, composed of staff from the Research and Traffic and Tariffs branches, analyzed the operations and financial position of the CN Roadcruiser Service in Newfoundland with respect to a proposed rate increase.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Co-ordinator, Transportation of the Handicapped exists within the Commission to coordinate its activities and provides assistance and support on an on-going basis to the Commission's modal committees on any matters related to the transportation of persons with disabilities. In addition to studies on the number and transport needs of persons with disabilities in Canada, the Office of the Co-ordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

Further to an RTC decision to develop intercity rail-passenger accessibility standards for the disabled, the Office is helping the committee to draft standards which will eventually be put into regulations.

The Office has assisted in the development of accessibility standards for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland and for air carriers. In addition, the Office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The Office is finalizing administrative procedures for issuing an identification card for travellers with special transport needs which will be acceptable to both carriers and the disabled community alike. Jointly, with Transport Canada, it published a guidebook to assist disabled travellers on various transport modes.

In addition, the Office in consultation with Transport Canada, is developing training videos to deal with personnel attitudes and specific handling procedures for disabled travellers.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)[1]

[1] Term expired September 1, 1986.

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. With the retirement of Mr. Yves Dubé, Vice-President (Research) in September, the branch presently reports through its Executive Director to J. David Thompson, Q.C., Vice-President (Law).

The Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems.

The branch monitors and provides analysis and advice to the Railway Transport Committee (RTC) on the impact of United States deregulation on international (Canada-U.S.) rail freight traffic, Canadian shippers, shipper associations, and carriers.

During the year, the branch provided advice to the vice-president for inclusion in comments submitted to the Minister of Transport respecting Bill C-126, the *National Transportation Act*, 1986. This Bill did not progress beyond first reading during the first session, but, with minor changes, was re-introduced in November as Bill C-18.

The branch also assisted Transport Canada and the Department of External Affairs in gathering transportation information needed to provide answers to the United States Department of Commerce's investigation into the petition by U.S. producers seeking to have countervailing duties placed on Canadian softwood lumber exports to the U.S. The Executive Director was also interviewed by the Department of Commerce investigators with respect to rate-related assistance programs administered by the branch.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act* (RA), the *Transport Act* (TA), the *National Transportation Act* (NTA), the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), and CTC regulations.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1984	1985	1986
Total Rail Freight Tariffs Filed	53 145	59 866	59 247
Total Rail Express Tariffs Filed	6 269	9 550	12 141
Total Rail Passenger Tariffs Filed	979	533	126
Total Rail Agreed Charges Filed	638	746	581
Total Agreed Charges in Effect	184	189	169
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 479	1 464	1 411

Subsidies Control Section

This section is responsible for administering certain aspects of the Commission's mandate under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Railway Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide for federal payments to carriers handling designated commodities in Atlantic and Western Canada.

- *Maritime Freight Rates Act*

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include the Island of Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires Canadian National Railway Company (CN) to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the federal government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

- *Atlantic Region Freight Assistance Act*

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes payments to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such payments are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Payments are administered in accordance with regulations established by Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Under the Atlantic Region Freight Assistance Regulations, truckers certified as eligible recipients receive assistance of 30 percent on revenue earned on westbound movements in relation to that portion of the movement performed within the select territory.

Westbound movements are also subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations, which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such assistance where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

The division also verifies payment claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by section 272 of the *Railway Act*.

Subsidies Verification Section

This section is responsible for the external verification of payments made under the *Western Grain Transportation Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and the *Maritime Freight Rates Act*.

The *Western Grain Transportation Act* (WGTA), proclaimed in 1983, authorizes the Commission to prescribe the annual rate scale and the percentages of rates to be paid by the federal government and shippers of grain.

Pursuant to the provisions for payments to carriers, as contained in sections 55 and 58 of the WGTA and related regulations, the unit

conducted field audits of non-Canadian Grain Commission controlled movements. The results of the audits conducted in 1986 were communicated to the Rail Economic Analysis Branch.

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

Members of the section conducted an investigation of an application from Cargill Limited pursuant to section 47 of the WGTA with respect to reduced statutory grain rates to British Columbia ports. Leave to appeal was denied by the Railway Transport Committee (RTC) in March 1986, and the reduced rates remain in effect.

As a result of a Review Committee decision to reopen the investigation in the Crown Zellerbach Section 23 NTA case involving the shipment of wood chips from the British Columbia interior to the Vancouver area, a member of the section's staff was appointed as an inquiry officer, pursuant to section 81 of the NTA. A final report was distributed to the affected parties for comment in May 1985. In April 1986, the application for review was withdrawn, and the review committee closed its file on the matter.

The staff assisted the Review Committee in the preparation of its reasons for the decision with respect to special interswitching charges at Montréal East, Que. The committee had concluded that for the purpose of sections 276 and 277 of the *Railway Act*, it was the total freight rate which must be considered and not its individual components such as special interswitching charges.

Traffic and Tariffs Branch staff provided support to the RTC during hearings concerning the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. The committee's final decision was issued in April 1986 and recommended the establishment of a joint federal-provincial-municipal task force to resolve the various aspects of this matter. In the interim, as required by the RTC, traffic will continue to be rerouted via the Burlington Northern ferry slip in East Vancouver.

Branch staff had a continuing involvement with the RTC's investigation of CN's Newfoundland container service. In February, the committee issued a decision which determined the appropriate costing methodology for that service and ordered CN to use that methodology to ensure that rates it established on that service are compensatory.

Section staff also participated in the RTC investigation of a complaint made by a number of Western Canadian woodpulp mills that a four percent freight rate increase applied by CN and CP Rail violated a 1981 RTC order that freight rate parity be maintained between Western Canadian and U.S. Pacific Northwest origin points. In December, the committee decided that the increase did not maintain parity and disallowed it. The committee also decided that it would hold a public hearing to determine whether its 1981 order can be maintained in light of the current regulatory environment.

Greyhound Lines Canada Ltd. and Eastern Canada Greyhound Ltd. filed an application to the RTC pursuant to section 281 of the *Railway Act* alleging that certain VIA "deep discount" fare promotions are prejudicial to the public interest. The applicants submitted that the VIA discount fares involving reductions in the range of 50 to 70 percent which were in effect for varying periods of time between March and May 1986 were lower than bus fares and were predatory. The applicants were granted leave to appeal the subject fares in May 1986. Section staff are investigating the matter and a staff report is being prepared.

Section staff prepared a report for the RTC concerning a complaint with respect to a proposed rate increase for the Ambassador Bridge, between Windsor, Ont. and Detroit, Mich. The RTC denied the application to postpone the increase, and the decision has been appealed to the Review Committee.

The section investigated an application from six residents of Guelph and Kitchener-Waterloo, Ont. respecting the level of VIA Rail fares between those cities and Toronto. The applicants submitted that increases of up to 50 percent in the VIA Rail fares between December 1984 and December 1985 were not in the public interest. An RTC decision denying leave to appeal was issued in August 1986.

Section staff investigated certain allowances made by CN to shippers in apparent contravention of subsection 380(1) of the *Railway Act*. As a result of the investigation, CN was ordered to amend certain tariff items to include the specific dollar amount of such allowances and to ensure that other tariff items which provide for such allowances include the specific dollar amounts.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies and staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch.

The section assisted in the preparation, for RTC approval, of the annual orders to prescribe 1986 and 1987 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894.

Section staff assisted the Review Committee in a re-examination of RTC Order No. R-38526, of Oct. 1, 1985, with respect to an application by Gainers Inc. requiring declaration of the applicable tolls on meat shipments from Alberta to Eastern Canada. The Review Committee denied CP Limited leave to appeal, citing insufficient grounds for review.

Members of the section are particpating in the investigation of a complaint by the Mud River Traders Association made under section 264 of the *Railway Act*. The association has requested that the Commission disallow a freight tariff because the rates will substantially increase the cost of moving goods between Armstrong and Mud River, Ont.

Members of this section participated in field audits of payments made to railways pursuant to section 55 of the *Western Grain Transportation Act*. Section staff also continued to monitor the various amendments filed with the Commission pursuant to the Act.

During the year, section staff investigated numerous complaints on matters concerning passenger fares and freight rates and assisted other Division staff in matters related to proposed changes in the CTC General Orders.

The section also analyzed and prepared numerous reports on freight rates for use by the Office of Economic Regulatory Reform.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1986 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the coordination of Atlantic Region Freight Assistance Program field audits, the development, maintenance and use of a traffic flow data base, and research and investigation into the effects of the proposed transportation deregulation legislation.

Pursuant to Order-in-Council P.C. 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, the annual order, dated May 28, 1986, and four supplementary orders prescribing 1986 minimum compensatory rate levels for the movement of canola products. Staff prepared a draft decision, for approval and release by the committee, in the matter of an application to rescind certain prescribed rate levels. Staff also finalized the order, for RTC issuance, to prescribe 1987 rate levels.

In 1986 section staff, in concert with the Subsidy Control Section, and assisted by the Tariff Studies Section, coordinated the field audits of 35 carriers participating in the Atlantic Region Freight Assistance Program.

The comprehensive, multi-year traffic flow data base containing rail movements within, into, and out of Canada and assisted highway movements originating in the Atlantic provinces, was accessed 48 times by various federal, provincial and private organizations. The data were used primarily for complaints, applications and studies within the Commission itself such as those related to the U.S. *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*; also for projects such as those dealing with the data request from the U.S. Department of Commerce related to its investigation into Canadian softwood lumber exports to the U.S. and the Canada-U.S. Free Trade negotiations. In addition, five "Commodity Flow Analysis" publications that use the data base as

their source material were printed during the year.

Two new automated systems were developed during the year by section staff. The first was designed to facilitate the production of RTC orders prescribing minimum compensatory rate levels for the movement of canola products and the second will be used to improve the efficiency of WGTA field audits by the Subsidy Verification Section.

Section staff also participated in studies designed to assess the impact of the proposed transportation legislation. These projects included the feasibility and establishment of a rail freight monitoring function and publication, the effect on Canadian railways of the implementation of the *Staggers Rail Act* of 1980, and the potential impact of the introduction of confidential contracts and competitive line rates in Canada.

Staff also continued to maintain, update and prepare a revised manual for the Standard Point Location Code, a system for identifying Canadian shipping points, for use within the Canadian transportation industry.

In 1986, section staff also amended a draft decision, for issuance by the Motor Vehicle Transport Committee, March 3, 1986, in respect of a 1985 hearing pertaining to a TerraTransport Roadcruiser tariff filing. Staff also assessed the company's financial position, in consideration of an additional tariff increase, prior to recommending allowance of the revised passenger fares.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Case Decided in 1985

CP Limited v. CTC and the City of Toronto et al.

Supreme Court of Canada
Files: 83-A-340
A-1471-83

In November 1982, Canadian Pacific Limited (CP Limited) demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station.

The Railway Transport Committee (RTC) held a public hearing, and by a decision dated April 28, 1983, ruled that it had jurisdiction in the matter, and that CP Limited had carried out the removal of the station without first seeking the required approval from the committee. CP Limited appealed to the Federal Court of Appeal on the grounds that the committee had erred in deciding that such approval was necessary.

On Jan. 10, 1985, CP Limited applied to the Supreme Court of Canada for leave to appeal from a judgment of the Federal Court of Appeal pronounced on Dec. 18, 1984, on the grounds that the said Court erred in refusing to deal with the questions of law and jurisdiction before it on the appeal from the CTC decision dated April 28, 1983, and that it also erred in failing to certify a meaningful opinion upon any question of law or jurisdiction.

Leave to appeal was denied by the Supreme Court of Canada on Feb. 21, 1985.

(This case was mistakenly reported in last year's annual report as scheduled for hearing in February 1986, when in fact leave to appeal to the Supreme Court of Canada was denied on Feb. 21, 1985.)

Case Discontinued in 1986

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-301
A-508-84
86-A-302
A-145-86

On April 2, 1984, leave to appeal was granted to CP Limited respecting a Decision and Order No. R-36012 of the Railway Transport Committee (RTC), both dated Dec. 22, 1983, ordering CP Limited, *inter alia*, to develop and submit to the committee by June 30, 1984, a plan for the elimination or phasing out of the handling of dangerous commodities through or into the Vancouver waterfront area on or prior to Jan. 1, 1986.

Following public hearings, the RTC issued a Decision and Order No. R-38851, both dated Dec. 30, 1985, which modified the above mentioned order and the implementation date of its "Preferred Plan" regarding alleviating hazards on the Vancouver waterfront, and by directing a dangerous commodity phase-out by April 15, 1986. Leave to appeal this decision and order was granted on Feb. 28, 1986.

On May 28, 1986, the appellant CP Limited discontinued its two appeals from Decision and Order Nos. R-36012 and R-38851.

Cases Decided in 1986

CN v. CTC and Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.

Supreme Court of Canada
File: 19659

After a public hearing, the Railway Transport Committee (RTC), by Order No. WDR 1983-00246 of Dec. 21, 1983 (as amended since by Order No. WDR 1984-00030 of March 15, 1984) ordered:

1. that Canadian National Railway Company (CN) furnish reasonable and specific facilities for the adequate and suitable accommodation of traffic at the site of the grain terminal at Ridley Island;

2. that CN acquire property interests in lands upon which the receiving and departure yard would be located; and

3. that CN provide reasonable facilities for the placing of railcars on Prince Rupert Grain Ltd. and Ridley Grain Ltd.'s unloading tracks, and the removal of empty railcars from the Prince Rupert Grain and Ridley Grain Ltd.'s transfer tracks for return to the receiving and departure yard.

CN applied for leave to appeal the order (which was confirmed by the Review Committee on April 30, 1985) claiming various errors of law and jurisdiction on the part of the Commission.

The Federal Court of Appeal denied CN leave to appeal the decision of the RTC and also denied an extension of time to apply for leave to appeal the Review Committee's decision. A motion for reconsideration pursuant to the Federal Court Rules was afterwards heard and dismissed by the Court.

A subsequent motion for leave to appeal in the Supreme Court of Canada was dismissed on May 22, 1986.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-372
86-A-305

On March 19, 1986 the Federal Court of Appeal dismissed the application for leave to appeal a decision of the Review Committee dated Nov. 25, 1985, which in turn denied a review of RTC Order No. R-38351. The latter had ordered CP Limited to comply with the Railway Air Brake Minimum Inspection Testing and Operating Standards by a specific date.

Chief Enoch Bird et al. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
File: 86-A-327

Following a Federal Court of Appeal judgment of July 12, 1985 (reported in the 1985 annual report) and public hearings, the Railway Transport Committee (RTC) issued Order No. R-39225 dated April 4, 1986 and a decision dated March 24, 1986 by which it decided that the areas on which CN sought authority to construct a second mainline track were existing highways within the meaning of section 196 of the *Railway Act*.

The applicants sought leave to appeal the RTC determination, but by Order of the Federal Court of Appeal dated Nov. 21, 1986, the application for leave to appeal was dismissed.

Quebecair v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-22
86-A-325

The applicant Quebecair sought both leave to appeal under subsection 64(2) of the *National Transportation Act* and an extension of time to begin proceedings to review and set aside, pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*, Air Transport Committee Decision No. 9669 dated April 4, 1986, which did not disallow CP Air Lines' acquisition of Nordair Ltd.

On June 24, 1986, the Court dismissed both applications.

The Corporation of the Township of Nakina v. CN

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-358
A-80-86

An application for leave to appeal the decision of the Railway Transport Committee (RTC) rendered on Aug. 16, 1985 and Order No. R-38414 issued on that same date was filed by the Corporation of the Township of Nakina in September 1985.

The RTC, upon an application for approval by Canadian National Railway Company (CN) pursuant to section 120 of the *Railway Act* relating to the freight train service between Nakina and Armstrong, Ont., found that the changes at Nakina constitute a removal, closure or abandonment of the Nakina station and would result in removal of employees.

The applicant sought leave to appeal the committee determination that the effects of a run-through on the Township of Nakina are not a

matter within its jurisdiction as found in section 120 of the *Railway Act*.

The Court's decision, rendered on June 26, 1986, held that "to exclude from consideration any class or category of interests which form part of the totality of the general public interest is ... an error of law ...", and that "evidence dealing with the probable economic effects of the proposed changes on the surrounding communities would ... be relevant to the question of the public interest".

CP Limited v. CTC

Federal Court - Trial Division
File: T-326-86

The applicant CP Limited sought relief from the refusal of the Railway Transport Committee to stay its Order No. R-38529 dated Oct. 2, 1985 (reported in case **CP Limited v. CTC**, file no. 85-A-366, dealing with the requirement to capitalize the cost of locomotive rebuilds), pending the determination of the appeal of this order to the Federal Court of Appeal.

The application was heard on April 29, 1986 and adjourned. The applicant subsequently was granted a stay by the Review Committee of the CTC.

CP Limited v. CTC
CN v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-374
86-A-4

These were applications for an extension of time in which to file an application for leave to appeal and for leave to appeal Decision No. WDR 1985-02, dated Feb. 8, 1985 (referred to in the case **CP Limited v. CTC**; **CN v. CTC**, file nos. 20039 and 20024, dealing with the relocation of rail facilities in the city of Regina).

On Feb. 20, 1986, the Court dismissed the application for an extension of time which resulted in the dismissal of the applications for leave to appeal.

Cases Pending in 1986

CP Limited v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

The Railway Transport Committee (RTC), by a decision dated April 14, 1983, ordered an amendment to Canadian Pacific Limited's (CP Limited) demurrage tariffs, and gave Columbia Containers Ltd. (Columbia) unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

CP Limited has submitted that the CTC had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council P.C. 1959-569, which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881, which confined the suspension of demurrage charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP Limited also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by subsection 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board order.

Pursuant to leave of the Federal Court of Appeal granted Aug. 5, 1983, CP Limited has appealed the decision of the RTC made April 14, 1983. The matter has yet to be argued before the Federal Court.

Norfolk and Western Railway Co. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-301

In January 1985, Norfolk and Western Railway Co. applied, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), for an order granting leave to appeal from a decision of the Railway Transport Committee dated Dec. 13, 1984 by which it did not disallow a proposal by Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited to acquire, on an equal partnership basis from Consolidated Rail

Corporation, the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company and the Niagara River Bridge Company.

The applicant submits that where an objection is made pursuant to subsection 27(3) of the NTA, the CTC is required to make an adjudication and contemplate both a decision and an order or, in the alternative under paragraph 46(1)*(c)* of the NTA, to exercise its discretion to act by order and attach conditions to the order as it sees fit. It adds that if the CTC must make an order or can make an order, it has jurisdiction to attach conditions to any such order.

The applicant argues that the CTC, therefore, committed an error of jurisdiction by improperly failing to exercise its discretion and/or jurisdiction and issue an order to which the conditions requested by the applicant would be attached.

The motion for leave to appeal has not yet been disposed of.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-322
A-515-86

On Aug. 13, 1986, the appellant was granted leave to appeal a Review Committee decision dated March 7, 1986. This decision in turn found no grounds for reviewing Railway Transport Committee Order No. R-38526 dated Oct. 1, 1985, which had the effect of applying lower tolls on movements of meat carcasses moved by rail from Lethbridge, Alta. to Eastern Canada.

The case is still pending.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-363

By notice of motion dated Nov. 21, 1986, the applicant seeks leave to appeal Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-39915 dated Oct. 23, 1986. This order implemented certain recommendations of the RTC investigation into the collision of a VIA passenger train and a CN freight train known as the "Trudel Collision".

It is alleged that the CTC exceeded the terms of reference of the inquiry and exceeded its jurisdiction under the *Railway Act* by ordering the installation of event recorders in locomotives.

The motion has yet to be heard.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-332
A-98-83

On Dec. 6, 1982, the Court granted leave to appeal a Dec. 18, 1981 decision of the Motor Vehicle Transport Committee, that denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations. Spéribel argued that the provincial transport authority and not the CTC had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel also contended that a judgment of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required pemit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the CTC erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

There has not been any new development since April 21, 1983.

CP Limited v. VIA Rail Canada Inc. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-359
A-10-86

CP Limited (the applicant) applied in October 1985 for leave to appeal a Railway Transport Committee (RTC) decision dated Aug. 27, 1985, which had the effect of interpreting an agreement between CP Limited and VIA Rail Canada Inc. and set both the terms and conditions, including the terms of compensation, pursuant to which the applicant

would render certain services to VIA Rail in the operation of passenger-train services. The agreement also provided for arbitration with respect to any differences which may arise under it. Notwithstanding these provisions, the RTC, according to CP Limited, assumed jurisdiction reserved for arbitration in rendering its decision on Aug. 27, 1985.

The applicant contends that the committee erred as a matter of law or jurisdiction in that the CTC, being a creature of statute, does not have inherent jurisdiction nor any jurisdiction conferred by Parliament to entertain "a claim of a civil or contractual nature between subject and subject".

It added that in any event, under the agreement in relation to which the RTC purported to interpret the rights of the parties, jurisdiction was given to an arbitrator to be appointed according to the terms of the agreement and not the RTC.

On Nov. 29, 1985, leave to appeal was granted. The appeal has not yet been heard.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-336

By notice of motion dated July 17, 1986, the applicant seeks leave to appeal a Railway Transport Committee decision dated June 23, 1986, whereby the Commission declared a certain crossing of the applicant's railway line to be a farm crossing under section 213 of the *Railway Act*. The applicant alleges that the CTC erred in law in that:

- the conditions precedent to the exercise of the Commission's assumption of jurisdiction under section 213 of the *Railway Act* were completely absent; and, in the alternative,

- the Commission lost any jurisdiction it might otherwise have had by a breach of the rules of fairness and of natural justice.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The Court motion is being kept in abeyance until one month after the Review Committee decision is rendered.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-323
A-509-86

Pursuant to leave to appeal granted July 23, 1986, CP Limited is appealing Railway Transport Committee Order No. R-39175 dated March 10, 1986, which allowed for an increase in CN's interswitching charges applying in Montréal, Que. The applicant alleges that the CTC erred in law in allowing these increases and in failing to find that they were precluded by:

- section 93 of the *Railway Act*;
- Freight Traffic Interswitching regulations; and
- a decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985.

The case has yet to be heard.

Her Majesty's Attorney General for Newfoundland v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-316

By notice of motion dated March 18, 1986, leave to appeal is being sought from Railway Transport Committee Order No. R-39045 dated Feb. 14, 1986 directing Canadian National Railway Company (CN) to apply certain costing criteria in determining freight rates on its container traffic to and from the Province of Newfoundland. The applicant submits that the CTC erred in law in concluding that section 276 of the *Railway Act* was not subject to the Terms of Union, 1949, between Newfoundland and Canada, and in ordering CN to file freight rates for container traffic to and from Newfoundland in compliance with the said section 276.

Subsequently, the applicant requested the CTC's Review Committee to reconsider this matter. The Court has directed that the motion be held in abeyance pending issuance of the Review Committee decision.

CN v. CTC, CP Limited and Union Carbide Canada Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-364
A-551-86

In this case Canadian National Railway Company (CN), by leave to appeal granted Sept. 10, 1986, appeals from the majority decision of the Review Committee dated Sept. 17, 1985 and reasons for the decision dated June 6, 1986. It is alleged that the committee erred on a question of law and jurisdiction by concluding that CN's special switching tariffs governing the interchange of traffic at Montréal East were not subject to a compensatory level of rates prescribed pursuant to section 276 of the *Railway Act* (RA), and by ordering that these rates be restored to a previous non-compensatory level.

The appellant further submitted that the intent of the *National Transportation Act* (NTA) was to improve the financial viability of railway companies, and therefore, such legislation must be given the fair and liberal interpretation enunciated in section 11 of the *Interpretation Act*.

The fact that subsection 272(3) of the RA, relating to the movement of grain and flour to Eastern Canada, and section 23 of the NTA, relating to complaints against rate, tariff or toll provisions, are subject to an appropriate consideration of section 276 of the RA, governing the compensatory level of rates and tariffs, is regarded by the appellant as highly significant.

CP Limited, a respondent, argued that the application for leave to appeal should be denied because the Commission correctly held that sections 276 and 277 of the RA do not apply to special interswitching charges but to freight rates which interswitching charges are not. Only freight rates should thus be compensatory.

The case is still pending.

CN v. CTC
CP Limited v. CTC

Federal Court - Trial Division
Files: T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Applications were filed by the applicant railways for an Order of Prohibition to prohibit the CTC from considering the application of the City of Regina to relocate certain facilities owned and operated by the applicants on the grounds that there is no jurisdiction in the CTC to consider a phased relocation application, this application known as Regina Rail Relocation - Phase II.

The motion was heard on Oct. 7, 1986 and in December, the Court requested further argument on the subject of the Trial Division jurisdiction.

CN v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Limited v. the City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgment dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgment stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual and could only be altered by statute. The Court consequently held that the

order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgment of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. In 1984, the CTC was granted leave to intervene in these appeals. The appeal had not been heard by the end of 1986.

Municipal Corporation of the Town of Vanier v. CN, CTC and VIA Rail Canada Inc.

Federal Court of Appeal
Files: 85-A-353
A-778-85

Pursuant to Order Nos. R-38325, R-38335 and R-38336 of the Railway Transport Committee (RTC), which in substance allowed Canadian National Railway Company (CN) to proceed with construction of a second main track in the Town of Vanier, the town first asked the Review Committee of the CTC to stay execution of these orders long enough to allow the Federal Court of Appeal to rule on its applications for a stay and for leave to appeal.

The Review Committee dismissed the application for a stay and the Federal Court of Appeal did likewise, but the application for leave to appeal was granted and in October 1985, the Town of Vanier gave notice that it was filing an appeal, pursuant to subsection 64(2) of the *National Transportation Act*, from Order Nos. R-38325 of July 11, and R-38335 and R-38336 of July 12, 1985 of the RTC, as follows: "Are these Orders valid in light of the provisions of section 53 of the General Rules of the Canadian Transport Commission"?

The case is still pending.

CP Limited v. CTC
CN v. CTC

Supreme Court of Canada
Files: 20039 (CP)
20024 (CN)

Applications were made to the Federal Court - Trial Division under section 18 of the *Federal Court Act* by Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP Limited) for a Writ of *Certiorari* to quash CTC Decision No. WDR 1985-02 dated Feb. 8, 1985 and for a Writ of Prohibition against the CTC to prohibit it from considering the application of the City of Regina made pursuant to the *Railway Relocation and Crossing Act* (RRCA) to relocate certain facilities owned and operated by CN and CP Limited and used by VIA Rail Canada Inc, this application known as Regina Rail Relocation - Phase I.

By orders of the Court issued on May 7, 1985, it was ordered that the applications by CN and CP Limited be heard together.

CN and CP Limited argued that the CTC acted beyond its jurisdiction as:

1. the application of the City of Regina did not comply with subsection 3(1) of the RRCA and thus, the Commission was unable to make a determination under subsection 5(1);

2. paragraph 3(5)*(a)* of the RRCA had not been complied with; and

3. the CTC did not satisfy itself that subsection 5(1) of the RRCA had been complied with.

The City of Regina argued that all requirements set forth in sections 3 and 4 of the RRCA have been met. It added that nothing in the RRCA either expressly or by implication requires that an urban development or transportation plan fulfill a long-term stated intention of an applicant with respect to railway relocation or precludes applications for railway relocation in stages.

The City of Regina argued further that the requirements of section 4 had been met by the financial plan filed with the Commission and that, in any case, the Commission was not restricted to this plan in determining the net costs of railway relocation as it will form its opinion after holding a hearing as required by subsection 5(2) of the RRCA.

The applications by CN and CP Limited were dismissed on Nov. 22, 1985, the Court ruling it was without jurisdiction over the matter. The appellants subsequently appealed to the Federal Court of Appeal which, in a judgment of June 17, 1986, upheld the Trial Division judgment. Applications for leave to appeal to the Supreme Court of Canada were heard by the Court on Oct. 1, 1986 and on Dec. 18, 1986, the Court rendered its judgment, denying leave to appeal.

CP Limited v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-358
A-263-85

Canadian Pacific Limited (CP Limited), the appellant, submits that the Railway Transport Committee (RTC) by its Order No. R-37470 dated Nov. 15, 1984, erred in its finding that special interswitching charges must be set at a compensatory level pursuant to section 276 of the *Railway Act*, such a finding being contrary to both the spirit and the letter of section 3 of the *National Transportation Act*. It further claims that the committee also erred in failing to find that General Order T-12 was applicable at Montréal East, and that even if General Order T-12 were not to be applicable at Montréal East, then special interswitching charges, which have applied to this location since 1908, ought to be continued.

Canadian National Railway Company, besides arguing that the appellant "has failed to show any legally arguable case", asked the Court to strike from the record any and all irrelevant and inappropriate matters to the legal issue and on which the Commission "did not make any pronouncement".

Leave to appeal was granted on March 1, 1985 and on March 11, CP Limited filed its notice to appeal which added that the RTC "erred in law in failing to find that The Freight Traffic Interswitching Regulations, 1978, C.R.C. ch. 1210, were applicable at Montréal East by virtue of section 93 of the *Railway Act* which section was intended to preserve the acquired rights of shippers".

No other proceedings have since been filed in Court.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-369

CP Limited was, on April 4, 1986, granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated Oct. 16, 1985. The appellant contends that the CTC erred:

1. in failing to fully and properly consider the applicant's application for review dated June 28, 1985 as provided by section 63 of the *National Transportation Act* (NTA), and in holding that the matters raised by the said application did not fall within the grounds for review under section 63 of the NTA;

2. in finding that the Railway Transport Committee had not erred in ordering the applicant to chill drinking water to 42°F or less; and

3. in failing to review and set aside the order concerning drinking water, and in basing "its decision or order on an erroneous finding of fact that it made in a perverse or capricious manner or without regard for the material before it".

The case has not yet been heard.

Transport Morneau Inc. v. Motor Vehicle Transport Committee and the CTC

Federal Court of Appeal
Files: 86-A-317
A-292-86

Leave to appeal was granted the appellant on May 5, 1986, from a Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) decision dated Feb. 27, 1986, which refused a claim for subsidies filed pursuant to the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and Regulations, for the transportation of goods.

The question of law involved is: did the MVTC err in law in requiring, as a condition for the granting of subsidies to the appellant, that further evidence be adduced respecting the ultimate destination of the appellant's goods?

The case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 86-A-332

By notice of motion dated June 26, 1986, the applicant seeks leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-39414 dated May 28, 1986, which ordered new tolls for movements of rapeseed oil and meal. The applicant submits that the CTC exceeded its jurisdiction in ordering the filing of joint rates.

Concurrently, the applicant has requested the CTC's Review Committee to reconsider the matter. The Court therefore ordered that the time within which the applicant must seek leave to appeal is

one month from the Review Committee determination.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-55
A-1259-82

This case concerns the Railway Transport Committee (RTC) decision of May 7, 1982. The committee denied Canadian Pacific Limited (CP Limited) permission to claim ownership costs (costs of capital and depreciation) on assets provided by the federal government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program for the purposes of making subsidy or rate-making determinations under the *Railway Act*. The committee held that allowing such costs to affect the costing system without subsequent adjustments for subsidy and for such other purposes as the committee considered appropriate, would result in the government being billed under one program for costs it had already paid for in another program.

CP Limited contends that the committee misdirected itself and took into account extraneous circumstances in interpreting the applicable sections of the *Railway Act* and the Railway Costing Regulations. The railway's position is that the purpose of section 252 and following sections of the *Railway Act* is to allow CP Limited to be reimbursed for the actual losses incurred in the operation of uneconomic branch lines which it is required to operate, and not to determine questions of ownership of the assets. The railway argues that the fact that the federal government provided the assets is irrelevant.

CP Limited obtained leave to appeal in November 1982. The case is still pending.

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-379
A-551-84

This appeal arose from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee (ATC) dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s license by permitting it to expand its transborder commercial air services. Leave to appeal this decision was granted Feb. 23, 1984.

Canada Post contends that the committee exceeded its jurisdiction and erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of "public convenience and necessity", and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

The appeal is expected to be heard in early 1987.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Canadian National Railway Company, whose application for leave to appeal was supported by Canadian Pacific Limited, has argued that:

1. the Railway Transport Commission (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA);

2. the RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA and in failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice; and

3. the RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the WGTA when many of the issues raised therein were, in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court.

Leave to appeal was granted April 26, 1984 and the case is still pending.

CP Limited v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 85-A-366

Canadian Pacific Limited (CP Limited) applied in October 1985 for leave to appeal Order No. R-38529 dated Oct. 2, 1985 issued by the Railway Transport Committee (RTC) which related to the

capitalization of the cost of rebuilding locomotives. CP Limited claims the order is *ultra vires* the RTC since it is in the same terms as Order No. R-34836 which was set aside by the Federal Court of Appeal on June 27, 1985 for being in the nature of a regulation, therefore, beyond the powers of the RTC, the authority to enact regulations being reserved to the CTC itself.

CP Limited adds that even if Order No. R-38529 were not invalid, section 328 of the *Railway Act*, the pretended source of authority for both RTC Order No. R-38529 and Commission Order No. 1985-CTC-7, does not expressly authorize the retroactive exercise of the power therein conferred.

The applicant also argues that Commission Order No. 1985-CTC-7 dated Sept. 17, 1985, which purports to adopt and implement a Uniform Classification of Accounts, is invalid for being too ambiguous or vague or ineffectual because of non-compliance with the *Statutory Instruments Act*.

Leave to appeal was granted by the Federal Court of Appeal, and the matter has not yet been heard.

Ruth Adelia v. CTC

Federal Court - Trial Division
File: T-2493-85

In May 1985, the plaintiff, a disabled person, was refused travel by Air Canada on a flight from Regina to Ottawa. In the opinion of an Air Canada representative, the plaintiff was incapable of self-care and therefore, in accordance with the provisions of Air Canada's tariff, the plaintiff was required to travel with an attendant. As the plaintiff was travelling without an attendant, she was refused travel.

In November 1985, the plaintiff filed an action in the Federal Court to seek its intervention to have those tariff provisions disallowed. The trial has not yet taken place.

On May 9, 1986, an application was filed with the Air Transport Committee (ATC) requesting that the licence of Air Canada be suspended or cancelled, and a substitution made in the carrier's tariff recognizing the right of disabled persons to determine their own self-reliance for the purpose of air travel.

By Decision No. 10205 dated Nov. 4, 1986, the ATC approved the application in part by holding that the carrier's tariff provision at issue was contrary to section 113 of the Air Carrier Regulations, and by requiring the carrier to substitute a new tariff rule which accepts a disabled person's determination as to self-reliance.

It is expected that the Federal Court action will be discontinued.

F.J. Turner and Turn-Air Ltd. v. Her Majesty the Queen in Right of Canada

Federal Court - Trial Division
File: T-859-86

The plaintiff filed his statement of claim on April 3, 1986, claiming damages alleged to have resulted from Air Transport Committee (ATC) Order No. 1984-A-130, dated April 4, 1984, in which the ATC cancelled the plaintiff's air licence. Because his licence was reinstated July 26, 1985, the plaintiff alleges damages suffered during the period when he was not operating.

The case has not come to trial.

APPENDICES

A – *Western Division* 75

B – *Railway Transport Committee* 83

C – *Air Transport Committee* 107

D – *Water Transport Committee* 117

E – *Motor Vehicle Transport Committee* 121

F – *Review Committee* 123

G – *Research Branch* 127

APPENDIX A
Western Division

I – Branch Line Hearing Decisions, 1986 76

II – Decisions and Orders, 1986 76

III – Removal of Other Trackage Applications on Hand, Dec. 31, 1986 79

IV – Grain Dependent Branch Lines, 1986-87 79

I – Branch Lines Hearing Decisions, 1986

Subdivision	Date	Decision
CN Porter	Aug. 19	Oban to Cando, Sask. a distance of 18.0 miles. Rehearing. Decision No. WDR 1986-09. Ordered continued.
CN Corning	Aug. 21	Peebles to Corning, Sask. a distance of 14.4 miles. Decision No. WDR 1986-10. Ordered continued.

II – Decisions and Orders, 1986

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR 1986-01	WDR 1986-00009	Jan. 28	Ordered CN to continue operation of a mixed-train service between Edmonton and Waterways, Alta.
WDR 1986-02	WDR 1986-00030	Feb. 21	Granted a request by CN to remove station agents and station buildings at Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermillion, Camrose, Grand Centre and Hinton, Alta., and Biggar and Unity, Sask., and to replace station buildings at Wainwright, Hinton, Edson, Biggar and Unity with passenger-train shelters. Application to remove agent and building at Lloydminster, Alta. was denied.
	WDR 1986-00047	March 19	By Order and Reasons for Order of the same date, the Commission enforced an undertaking given in 1919 by a predecessor of the present City of Winnipeg in a dispute between CP Rail and the city concerning the cost of automatic protection at a level grade crossing.
	WDR 1986-00105	May 8	Authorized CN to abandon operation of the Oakland Subdivision between mile 1.0 and Oakland, Man.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
	WDR 1986-00103	May 8	Emanating from a statutory reconsideration of a CN abandonment application, ordered CN to abandon the operation of the Neepawa Subdivision between Neepawa and Rossburn Junction, and the Rossburn Subdivision between Rossburn Junction and a point between Bethany and Springhill, Man., conditional upon the completion within five years of a federal-funded rationalization project under the Prairie Branch Line Rehabilitation Program.
WDR 1986-03	WDR 1986-00126	May 28	Resolved a dispute between the forage seed industry and CP Rail and CN by ruling that alfalfa seeds in sacks are eligible for carriage by rail under the *Western Grain Transportation Act* but that all other forage seed in sacks are not eligible. The Western Division recommended further remedial action to the federal government.
WDR 1986-04		May 28	Resolved a dispute over crossing maintenance charges between the County of Red Deer No. 23 (Alta.) and CN in favour of the municipality.
WDR 1986-05		May 28	Resolved a dispute between the Whitemud Watershed Conservation District Board (Man.) and CN over the costs of proposed drainage works by allocating capital costs against the Conservation Board and maintenance costs against the railway company.
	WDR 1986-00125	May 28	By Order and Reasons for Order of the same date, the Commission refused to depart from its normal cost allocation formula with regard to the installation and maintenance of automatic protection at level grade crossings. Order No. WDR 1986- 00047 dated March 19, 1986, was confined to the specific facts of that case only.
WDR 1986-06	WDR 1986-00213	Aug. 14	Authorized CN to abandon the operation of the Lac La Biche Subdivision between Bon Accord (mile 9.50) and Egremont (mile 29.66), Alta.
WDR 1986-07	WDR 1986-00214	Aug. 14	Authorized CN to abandon the operation of the Brazeau Subdivision between mile 97.0 and Brazeau (mile 149.6), Alta.

Decision No.	Order No.	Date	Matter
WDR 1986-08	WDR 1986-00212	Aug. 15	Authorized CN to abandon the operation of the Demay Subdivision between Camrose Junction (mile 1.3) and Roundhill (mile 12.0), Alta.
WDR 1986-09	WDR 1986-00219	Aug. 25	Denied outstanding application by CN to abandon operation of the Porter Subdivision, Sask.
	WDR 1986-00241	Sept. 4	By Order and Reasons for Order of the same date, rescinded a 1976 order in respect of the installation of automatic protection at a level grade crossing in Winnipeg over the objection of the city. This reflects current policy requiring timely execution of orders carrying a grant towards the cost of protective devices at level grade crossings.
WDR 1986-10	WDR 1986-00254	Sept. 22	Denied outstanding application by CN to abandon operation of the Corning Subdivision, Sask.
	WDR 1986-00279	Oct. 29	By Order and Reasons for Order of the same date, reinforces existing principles of cost allocation where seniority in right at a level grade crossing is transferred as part of the evolution of an existing road network.
	WDR 1986-00285	Nov. 7	Emanating from a statutory reconsideration of a CP Rail abandonment application, ordered CP Rail to abandon the operation of the Colonsay Subdivision between Amazon and Colonsay, Sask., conditional upon the completion within one year of a federally funded rationalization scheme under the Branch Line Rehabilitation Program.
WDR 1986-11		Nov. 28	Constitutes a service review of passenger, mixed and freight trains operating between Edmonton and Waterways, Alta.
WDR 1986-12	WDR 1986-00307	Dec. 3	Constitutes the final decision of the Commission requiring CN to continue operation of the Porter Subdivision, Sask., and establishes a local committee to examine future options respecting this line.

Interlocutory Decisions

File: 50185		July 11 Aug. 15	The Commission issued formal directions to the City of Regina, CN and CP Rail in connection with Phase I of the Regina rail relocation application.

III – Removal of Other Trackage Applications on Hand Dec. 31, 1986

Subdivision	Mileage	Location	Designation
CP Rail Brandon Yard	Brandon Yard	Manitoba	Industrial Trackage
CP Rail Winnipeg Beach	17.70	Manitoba	Siding Trackage

IV – Grain Dependent Branch Lines, 1986-87*

CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY*

Subdivision	From	To	Miles
Acadia Valley	Eyre Jct. (M. 0.0)	Acadia Valley (M. 23.7)	23.7
Alliance	Alliance Jct. (M. 0.0)	Alliance (M. 59.2)	59.2
Amiens	Spiritwood (M. 49.1)	England (M. 75.0)	25.9
Arborfield	Crane (M. 0.0)	Arborfield (M. 19.4)	19.4
Athabasca	Morin Jct. (M. 20.2)	Athabasca (M. 93.1)	72.9
Avonlea	Parry (M. 29.8)	Moose Jaw (M. 83.8)	54.0
Barrhead	Carley Jct. (M. 0.0)	Barrhead (M. 26.1)	26.1
Battleford	Battleford (M. 0.0)	Battleford Jct. (M. 7.8)	7.8
Bengough	Bengough Jct. (M. 0.0)	Willowbunch (M. 71.5)	71.5
Big River	Big River Jct. (M. 0.0)	Big River (M. 56.5)	56.5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (M. 0.0)	Denholm (M. 116.5)	116.5
Bodo	Unity (M. 0.0)	Cactus Lake (M. 40.3)	40.3
Bolney	Spruce Lake Jct. (M. 0.0)	Paradise Hill (M. 15.7)	15.7
Bonnyville	Abilene Jct. (M. 0.0)	Grand Centre (M. 61.1)	61.1
Brooksby	Naisberry Jct. (M. 0.0)	Carrot River (M. 51.1)	51.1
Carlton	Dalmeny (M. 0.0)	Laird (M. 28.2)	28.2
Carman	Carman Jct. (M. 0.0)	Graysville (M. 50.9)	50.9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (M. 39.2)	Riverhurst (M. 110.5)	71.3
Chelan	Reserve (M. 0.0)	Crooked River (M. 60.1)	60.1
Conquest	Conrose Jct. (M. 0.0)	Beechy (M. 94.3)	94.3
Corning	Peebles (M. 0.0)	Corning (M. 15.0)	15.0
Coronado	Kerensky (M. 33.5)	Elk Point (M. 139.6)	106.1
Cowan	North Jct. (M. 0.0)	Swan River (M. 98.5)	98.5
Cromer	Maryfield (M. 75.8)	Kipling (M. 128.6)	52.8
Cudworth	Meacham (M. 23.6)	St. Louis (M. 86.4)	62.8
Demay	Camrose Jct. (M. 0.0)	Ryley (M. 25.0)	25.0
Dodsland	Biggar (M. 0.0)	Smiley (M. 79.2)	79.2
Elrose	Conquest Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 104.8)	104.8
Erwood	Swan River (M. 0.0)	Birch River (M. 23.0)	23.0
Glenavon	Kipling (M. 0.0)	McCallum (M. 87.5)	87.5
Grande Prairie	Rycroft (M. 0.0)	Dawson Creek (M. 138.0)	138.0
Hartney	Belmont (M. 0.0)	Elgin (M. 42.4)	42.4

Subdivision	From	To	Miles
Herchmer	Gillam (M. 330.3)	Churchill (M. 509.9)	179.6
Lac La Biche	Banko Jct. (M. 0.0)	Bon Accord (M. 9.5)	9.5
Lewvan	Minard Jct. (M. 0.0)	Whitmore (M. 115.5)	115.5
Mantario	Mantario Jct. (M. 0.0)	Glidden (M. 43.8)	43.8
Matador**	Matador Jct. (M. 0.0)	Kyle (M. 29.7)	29.7
Miami	Morris (M. 0.0)	Belmont (M. 102.2)	102.2
Neepawa	Neepawa (M. 0.0)	Rossburn Jct. (M. 5.3)	5.3
Paddockwood	Whitestar (M. 1.7)	Paddockwood (M. 23.9)	22.2
Peace River	Roma Jct. (M. 60.6)	Hines Creek (M. 113.4)	52.8
Porter	Oban Jct. (M. 0.0)	Cando (M. 18.0)	18.0
Preeceville	Thunderhill Jct. (M. 0.0)	Sturgis Jct. (M. 65.3)	65.3
Preeceville	Lilian (M. 67.4)	Kelvington (M. 113.6)	46.2
Rhein	Campbell (M. 0.0)	MacNutt (M. 45.2)	45.2
Robinhood	Speers Jct. (M. 0.0)	Glaslyn (M. 69.6)	69.6
Rossburn	Rossburn Jct. (M. 0.0)	Russell (M. 104.3)	104.3
Smoky	Winagami (M. 263.5)	Spirit River (M. 357.2)	93.7
St. Brieux	St. Brieux Jct. (M. 0.0)	Humbolt Jct. (M. 54.1)	54.1
Ste Rose	Ochre River (M. 0.0)	Ste Rose du Lac (M. 11.7)	11.7
Tisdale	Hudson Bay (M. 0.0)	Prince Albert (M. 161.2)	161.2
Turtleford	North Battleford (M. 0.0)	St. Walburg (M. 77.7)	77.7
Weyburn	Talmage (M. 0.0)	Bengough Jct. (M. 39.7)	39.7
White Bear	Eston Jct. (M. 0.0)	Lacadena (M. 24.5)	24.5
Winnipegosis	Sifton Jct. (M. 0.0)	Fork River (M. 10.9)	10.9
Total			**3 224.3**

CANADIAN PACIFIC LIMITED

Subdivision	From	To	Miles
Altawan	Shaunavon (M. 0.9)	Manyberries (M. 122.1)	122.1
Amulet	Ormiston (M. 30.9)	Crane Valley (M. 38.6)	7.7
Arborg	Rugby (M. 5.4)	Arborg (M 75.1)	69.7
Arcola	Schwitzer (M. 0.0)	Arcola (M. 96.7)	96.7
Assiniboia	Amulet (M. 46.0)	Assiniboia (M. 111.1)	65.1
Bassano	Empress (M. 0.0)	Bassano (M. 118.4)	118.4
Bromhead	Estevan (M. 0.0) (including Tribune Spur M. 7.0)	Minton (M. 79.1)	86.1
Bulyea	Neudorf (M. 0.0)	Bulyea (M. 86.4)	86.4
Burstall	Schuler Spur		6.8
Cardston	Stirling (M. 0.0)	Cardston (M. 46.8)	46.8
Colonsay	Dilke (M. 21.3)	Colonsay (M. 108.5)	87.2
Colony	Rockglen (M. 0.0)	Killdeer (M. 24.6)	24.6
Coronation	Kerrobert (M. 1.5)	Coronation (M. 116.5)	115.0
Dunelm	Player (M. 0.0)	Simmie (M. 25.2)	25.2
Empress	Leader (M. 88.2)	Empress (M. 111.8)	23.6
Expanse	Curle (M. 0.0)	Assiniboia (M. 64.6)	64.6
Fife Lake	Assiniboia (M. 0.0)	Big River (79.8)	79.8
Furness	Epping (M. 0.0)	Paradise Valley (M. 19.5)	19.5
Glenboro	Murray Park (M. 6.0) (including Spur M. 15.0)	Souris (M. 145.0)	154.0
Gravelbourg***	Mossbank Jct. (M. 0.0)	Tyson (M. 57.3)	57.3
Gretna/ La Rivière	Fortress (M. 11.5) - Rosenfeld - Gretna (M. 14.1)		56.8
Hatton	Hatton (M. 0.0)	Golden Prairie (M. 17.8)	17.8

Subdivision	From	To	Miles
Kerrobert	Outlook (M. 0.0)	Kerrobert (M. 102.5)	102.5
Kisbey	Arcola (M. 0.0)	Weyburn (M. 61.7)	61.7
Lac du Bonnet	Birds Hill (M. 6.0)	Lac du Bonnet (M. 65.7)	59.7
Lacombe	Coronation (M. 0.0)	Nevis (M. 70.8)	70.8
Langdon	Cosway (M. 42.1)	Carbon (M. 58.3)	16.2
La Rivière	Rosenfeld (M. 54.2)	La Rivière (M. 111.0)	56.8
Lloydminster	Wilkie (M. 0.0)	Lloydminster (M. 104.6)	104.6
Lomond	Eltham (M. 0.0)	Hays (M. 112.3)	112.3
Lyleton	Deloraine (M. 0.0)	Waskada (M. 17.6)	17.6
Macklin	Kerrobert (M. 0.0)	Macklin (M. 46.4)	46.4
Macleod	Aldersyde (M. 31.5)	Ft. Macleod (M. 105.3)	73.8
Melfort	Lanigan (M. 0.0)	Lac Vert (M. 56.2)	56.2
Napinka	La Rivière (M. 0.0)	Napinka (M. 108.5)	108.5
Neudorf	Sylspur (M. 50.7)	Neudorf (M. 126.2)	75.5
Notukeu	Notukeu (M. 0.0)	Val Marie (M. 96.9)	96.9
Outlook	Moose Jaw (M. 2.3)	Outlook (M. 120.3)	118.0
Pennant	Wickett (M. 0.0)	Hazlet (M. 19.4)	19.4
Reford	Kerrobert (M. 0.0)	Wilkie (M. 42.8)	42.8
Russell	Binscarth (M. 0.0)	Inglis (M. 23.9)	23.9
Shamrock	Archive (M. 0.0)	Hak (M. 103.4)	103.4
Shaunavon	Assiniboia (M. 0.0)	Shaunavon (M. 118.2)	118.2
Stirling	Manyberries (M. 0.0)	Stirling (M. 84.5)	84.5
Tisdale	Goudie (M. 0.0)	Nipawin (M. 131.7)	131.7
Turin	Lethbridge (M. 0.0)	Turin (M. 27.0)	27.0
Tyvan	Stoughton (M. 0.0)	Crecy (M. 87.2)	87.2
Vanguard	Swift Current (M. 2.0)	Meyronne (M. 76.3)	74.3
White Fox	Nipawin (M. 0.0)	Sharpe (M. 73.4)	73.4
Willingdon	Lloydminster (M. 0.0)	Bruderheim (M. 144.1)	144.1
Winnipeg Beach	Gimli (M. 58.0)	Riverton (M. 82.6)	24.6
Wood Mountain	Ogle (M. 0.0)	Mankota (M. 64.9)	64.9
Total			**3 628.1**

* Inwood Subdivision, Fisher Branch, Man. to Grosse Île, Man. 71.5 miles, and Stettler Subdivision, Ferlow Junction, Alta. to Dinosaur, Alta. 108 miles, removed from grain dependent status effective Aug. 1, 1986.

** Owned by CP Rail, operated by CN.

*** Owned by CN, operated by CP Rail.

APPENDIX B
Railway Transport Committee

I – Decisions Issued, 1986 84

II – Orders and Decisions, 1986
Non-Prairie Branch Line Abandonment 89

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment
Applications on Hand, December 31, 1986 93

IV – Orders and Decisions, 1986
Subsection 260(8) (Passenger-Train Services) 96

V – Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1986 98

VI – Payments, 1986
Western Grain Transportation Act 99

VII – Summary of Total Claims and Payments
to Eligible Railways, 1985 100

VIII – Summary of Claims and Payments, 1985
Canadian National Railway Company 100

IX – Summary of Claims and Payments, 1985
Canadian Pacific Limited 101

X – Summary of Claims and Payments, 1985
Algoma Central Railway 101

XI – Summary of Claims and Payments, 1985
Quebec North Shore and Labrador Railway Company 101

XII – Claims and Payments, 1985
Section 256 (Unprotected Branch Lines) 102

XIII – Claims and Payments, 1985
Section 258 (Protected Branch Lines) 105

XIV – Claims and Payments, 1985
Section 261 (Passenger-Train Services) 106

I – Decisions Issued, 1986

Date Rendered	Subject	Disposition
Jan. 15	Application by CN for authority to abandon the operation of the Cannington Spur off the Uxbridge Subdivision, Ont. Decision and Order No. R-38889.	Granted.
Jan. 20	In the matter of the reconsideration of CP Rail's application, pursuant to subsection 254(5) of the *Railway Act*, for authority to abandon the operation of a) the Témiscaming Subdivision, between Gendreau and Laverlochère, Que., and b) the Ville-Marie Subdivision, between Gaboury and Ville-Marie, Que. Decision and Order No. R-38908.	Granted.
Jan. 23	Application by CN for authority to abandon the operation of the Fergus Subdivision, from a point near Lynden Junction to Galt (Cambridge), Ont. Decision and Order No. R-38922.	Granted.
Jan. 24	Application by VIA Rail Canada Inc. pursuant to section 134 of the *Railway Act* for authority to provide locker service at the Montréal Central Station. Decision and Order No. R-38931.	Granted.
Feb. 14	Application by CN for authority to abandon the operation of the Penetang Subdivision between North Colwell and Hendrie, Ont. Decision and Order No. R-39042.	Granted.
Feb. 14	In the matter of an investigation into CN's Newfoundland Container Rates. Decision and Order No. R-39045.	CN to file new rates.
Feb. 24	In the matter of a reconsideration of CN's application for authority to discontinue the operation of the passenger-train service between Hearst and Nakina, Ont., which is operated by VIA Rail Canada Inc. Decision and Order No. R-39047.	Granted in part.
Feb. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of the Pagwa Subdivision between Calstock and Nakina, Ont. Decision and Order No. R-39046.	Granted in part.

Date Rendered	Subject	Disposition
Feb. 25	In the matter of the review of the application by CN for authority to abandon the operation of the Forest Subdivision, from a point near Lucan to Forest, Ont. Decision and Order No. R-39048.	Granted in part.
Feb. 26	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Minto Subdivision between South Devon and Minto, including the Minto Industrial and Long Spurs, N.B. Decision and Order No. R-39061.	Granted.
Feb. 27	Application by ConRail for authority to abandon the operation of its Montréal Branch, in Que. Decision and Order No. R-39068	Granted.
Feb. 28	Application by CN for authority to abandon the operation of the Des Ormeaux Spur off the Sorel Subdivision, Que. Decision and Order No. R-39069.	Granted.
Mar. 3	Application by CN for authority to abandon the operation of the Stanley Spur off the Nashwaak Subdivision, N.B. Decision and Order No. R-39105.	Granted.
Mar. 6	In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Interim Decision.	
Mar. 12	Application by CN for authority to abandon the operation of the Centreville Subdivision between Valley and Centreville, N.B. Decision and Order No. R-39165.	Granted in part.
Mar. 26	In the matter of the designation of Grain Dependent Branch Lines for the crop year 1986/87.	Certain lines designated.
Apr. 1	Application by CN for authority to abandon the operation of the Caraquet Subdivision between East Bathurst and Tracadie, including the Shippegan Spur, N.B. Decision and Order No. R-39217.	Denied.
Apr. 2	Application by CN for authority to abandon the operation of the Témiscouata Subdivision between Cabano, Que. and Edmundston, N.B.	Denied.

Date Rendered	Subject	Disposition
Apr. 4	Application by CN for authority to construct a second mainline track at grade across certain road allowances located within the Village of Kapasiwin, Alta., on its Edson Subdivision. Decision and Order No. R-39225.	Granted.
Apr. 15	In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail in the Vancouver and Victoria waterfront areas. Final Decision.	
Apr. 23	In the matter of the transportation of dangerous commodities by rail in the Toronto Census Metropolitan Area.	
May 9	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Kingston Subdivision between Tichborne and Kingston, Ont. and between miles 101.85 and 102.09. Decision and Order No. R-39327.	Granted in part.
May 22	Application by CP Rail on behalf of the Dominion Atlantic Railway Company for authority to abandon the trackage between miles 4.4 and 57.6 of the Truro Subdivision, N.S. Decision and Order No. R-39358.	Granted.
May 27	Application by CN for authority to abandon the operation of the Inverness Subdivision between Port Hastings Junction and Inverness, N.S. Decision and Order No. R-39392.	Granted.
May 29	Application by Greyhound Lines Canada Ltd. and Eastern Canada Greyhound Ltd. for leave to appeal certain VIA Rail Canada Inc.'s passenger tariffs.	Granted in part.
June 25	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Montréal and Ottawa Subdivision between Rigaud, Que. and the M&O Junction, Ont. Decision and Order No. R-39494.	Granted with a recommendation to Minister.
August 26	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Deseronto Spur of the Kingston Subdivision, from Napanee to Deseronto, Ont. Decision and Order No. R-39694.	Granted.
August 28	Application by CP Rail for authority to abandon the operation of the Shore Line Subdivision between mile 10.0 and Lepreau, N.B. Decision and Order No. R-39695.	Granted.

Date Rendered	Subject	Disposition
August 29	Application by Paul de Man et al dated Jan. 27, 1986, pursuant to sections 280 and 281 of the *Railway Act*, for leave to appeal VIA Rail Canada Inc.'s tariff on the Toronto-London (via Stratford) service. Decision.	Denied.
August 29	Application by Quebec North Shore and Labrador Railway pertaining to the operation of cabooseless trains (relief from UCOR Rule 90A on unit ore trains). Decision.	Granted.
August 29	In the matter of section 120 of the *Railway Act*; and in the matter of CN's proposed rail operational changes to freight train service between Nakina and Armstrong, Ont.; and in the matter of complaints received by the RTC, in connection with the said changes by CN; and in the matter of the RTC Decision dated Aug. 16, 1985. Reasons for Decision.	
September 4	Application by CN for authority to abandon the operation of its Granby Subdivision between Waterloo and a point near Granby, Que. Decision and Order No. R-39701.	Granted in part.
October 10	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Smiths Falls Subdivision, from a point near Richmond to a point near Smiths Falls, Ont., a distance of 22.3 miles, Decision and Order No. R-39889.	Granted in part.
October 29	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Kensington Subdivision from Linkletter to Tignish, P.E.I. Reasons for Decision.	Denied.
November 5	Application by the Canadian Transit Company; under the *Railway Act*, R.S.C. 1970, C. R-2, section 141, for authority to take without consent of the owner, a fee simple interest in certain land in the City of Windsor, County of Essex, Ont.; and in the matter of the *Canadian Transit Company Act* 1921. Decision.	Denied.
December 4	Application by CN for authority to abandon the operation of the Argentia Subdivision from Placentia Junction to Argentia, Nfld. Decision and Order No. R-40085.	Granted.

Date Rendered	Subject	Disposition
December 4	In the matter of a complaint made by CP Rail Engineman B. Freisting, pursuant to subsection 85(1) of Part XI of the Operating Employees' Safety and Health Regulations (CTC 1983-7 Rail) in respect of disciplinary action taken against him by CP Rail on April 4, 1986 and in the matter of paragraph 85(5)(d) of Part XI of the Operating Employees' Safety and Health Regulations where, under subsection 85(4), the committee determines that a company or any person in charge has taken any action described in subsection (1) without just cause, the committee may by order, require the company to rescind any disciplinary action taken against the employee affected by the action. Decision and Order No. R-40083.	Upheld.
December 29	Application by CN for authority to abandon the operation of a portion of its Simcoe Spur, off mile 74.3 Cayuga Subdivision, from Port Dover to Simcoe, Ont. Decision and Order No. R-40155.	Granted.

II – Orders and Decisions, 1986
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct.-Argentia 0.00 - 20.69	R-40085-Dec. 4	Ordered abandoned effective Jan. 3, 1987.
Prince Edward Island			
CN/Kensington	Linkletter-Tignish 19.45 - 84.61	Reasons for Oct. 29 Decision	Ordered continued by Order No. R-38842, Nov. 14, 1985.
Nova Scotia			
CP Rail (DAR)/Truro	Mantua-Truro 4.4 - 57.6	R-39358-May 22	Ordered abandoned effective June 26, 1986.
CN/Inverness	Port Hastings-Inverness 0.00 - 55.64	R-39392-May 27	Ordered abandoned effective July 31, 1986.
New Brunswick			
CP Rail/Minto	Marysville-Minto 0.9 - 33.6	R-39061-Feb. 26	Ordered abandoned effective Mar. 28, 1986.
CN/Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct.-Sutherland 0.00 - 2.40	R-39105-Mar. 3	Ordered abandoned effective April 2, 1986.
CN/Centreville	Valley-Centreville 0.00 - 27.72	R-39165-Mar. 12	Valley (mile 0.00) to Woodstock (mile 2.63) ordered continued. Recommendation that this portion of the line be transferred to CP Rail. Woodstock (mile 2.63) to Centreville (mile 27.72) ordered abandoned effective April 16, 1986.
CN/Caraquet	East Bathurst-Tracadie 4.34 - 72.04 (incl. Shippegan Spur 7.27 miles)	R-39217-April 1	Ordered continued.
CP Rail/Shore Line	Mile 10.0-Lepreau 10.0 - 22.5	R-39695-Aug. 28	Ordered abandoned effective Nov. 26, 1986.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
Quebec			
CP Rail/Témiscaming	Gendreau-Angliers 47.5 - 116.9	R-38908-Jan. 20	Ordered abandoned effective Feb. 19, 1986.
CP Rail/Ville-Marie	Gaboury-Ville-Marie 0.00 - 7.0	R-38908-Feb. 20	
ConRail/Montréal Branch	Can./U.S Border-Huntingdon 10.25 - 17.48	R-39068-Feb. 27	Ordered abandoned Mar. 29, 1986.
CN/Sorel (Des Ormeaux Spur)	St. Grégoire-Des Ormeaux 0.30 - 4.64	R-39069-Feb. 28	Ordered abandoned Mar. 30, 1986.
CN/Témiscouata	Cabano-Edmundston 42.70 - 77.00	R-39218-Apr. 2 R-39911-Oct. 21	Ordered continued. Ordered mile 42.70 to mile 44.00 abandoned effective Nov. 20, 1986 and ordered mile 44.00 to mile 77.00 continued.
CN/Valleyfield	Barrington-Ayrness 12.00 - 26.10	R-39352-May 15	Ordered abandoned June 14, 1986.
CP Rail/Maniwaki	Laman-Wakefield 3.0 - 19.7	Telex-May 30	Stayed effective date of abandonment until July 3, 1986.
CN/St Raymond	Jackson's-Rivière-à-Pierre 36.50 - 55.57	R-39599-July 25	Ordered continued.
CN/Granby	Waterloo-Mile 9.00 0.09 - 9.00	R-39701-Sept. 4	Ordered abandoned conditional upon transfer of trackage serving customer in Waterloo to CP Rail.
Ontario			
CN/Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater-Woodville 0.00 - 12.55	R-38889-Jan. 15	Ordered abandoned effective Feb. 19, 1986.
CN/Fergus	Lynden Jct.-Galt (Cambridge) 1.00 - 13.88	R-38922-Jan. 23	Ordered abandoned effective Feb. 27, 1986.
CN/Penetang	North Colwell-Hendrie 2.00 - 11.60	R-39042-Feb. 14	Ordered abandoned effective Mar. 16, 1986.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
CN/Pagwa	Calstock-Nakina 23.90 - 141.45	R-39046-Feb. 24	Ordered continued from Calstock to Pagwa (mile 78.60). Ordered abandoned Pagwa to Nakina effective Mar. 31, 1986. Review Committee Order No. 1986-01, April 10, 1986 ordered abandoned Calstock to Pagwa effective May 5, 1986.
CN/Forest	Lucan-Forest 15.50 - 48.00	R-39048-Feb. 25	Ordered continued Lucan (mile 15.50) to Parkhill (mile 30.25). Ordered abandoned Parkhill (mile 30.25) to Forest (mile 48.00).
		Amended by R-39507-June 20	Ordered continued Lucan (mile 15.50) to Parkhill (mile 30.50). Ordered abandoned Parkhill (mile 30.50) to Forest (mile 48.00).
CP Rail/Kingston	Tichborne-Kingston 65.3 - 101.1 City of Kingston 101.85 - 102.09	R-39327-May 9 Amended by R-40110-Dec. 8	Ordered abandoned - Tichborne (mile 65.3) to Kingston (mile 100.25) effective Dec. 12, 1986 - mile 100.87 to mile 101.1 and mile 101.85 to mile 102.09 effective Jan. 12, 1987. Recommended mile 100.25 to mile 100.87 be transferred to CN.
CP Rail/M&O	Rigaud-M&O Jct. 16.8 - 82.5	R-39494-June 25	Ordered abandoned July 25, 1986. Stayed until Aug. 9, 1986.
CN/Kingston (Deseronto Spur)	Napanee-Deseronto 1.50 - 6.36	R-39694-Aug. 26	Ordered abandoned effective Sept. 30, 1986.

Subdivision	Between/Miles	Order No./Date	Disposition
CN/Smiths Falls	Richmond-Smiths Falls 13.03 - 35.3	R-39899-Oct. 10	Ordered abandoned mile 34.05 to mile 35.3 effective Nov. 9, 1986. Ordered continued mile 13.00 to mile 34.05.
		Telex - Nov. 7	Stayed execution of R-39899 in respect of mile 34.05 to mile 35.3 until Nov. 12, 1986. Effective date of abandonment Nov. 13, 1986.
CN/Cayuga (Simcoe Spur)	Port Dover-Simcoe	R-40155-Dec. 29	Ordered abandoned effective Feb. 2, 1987.

III – Non-Prairie Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1986

Subdivision	Between	Miles	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0.00 – 20.65	Ordered abandonment to be effective Jan. 3, 1987.
Nova Scotia			
CN/Hopewell (Thorburn Spur)	New Glasgow – Thorburn	0.00 – 5.95	Application advertised Nov. 20, 1986.
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0.00 – 25.61	Ordered continued Nov. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (incl. Mount Herbert Spur)	0.00 – 17.77	Ordered continued Feb. 23, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	0.00 – 5.00	Ordered continued May 10, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CN/Souris	Royalty Jct. – Souris	0.00 – 55.02	Ordered continued Aug. 5, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Kensington	Linkletter – Tignish	19.49 – 84.61	Ordered continued Nov. 4, 1985. To be reviewed before Nov. 14, 1988.
New Brunswick			
CN/Sussex (Albert Spur)	Salisbury – Mile 2.85	0.00 – 2.85	Ordered continued April 23, 1982. Statutory five-year review due by 1987.
CN/Centreville	Valley – Woodstock	0.00 – 2.63	Ordered continued March 3, 1986. RTC recommendation that this portion of the line be transferred to CP Rail.
CN/St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0.00 – 105.76	Ordered continued June 28, 1985. To be reviewed after June 28, 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CN/Caraquet	East Jathurst – Tracadie (incl. Shippegan Spur, 7.27 miles)	4.34 – 72.04	Ordered continued April 1, 1986. To be reviewed in 1988.
Quebec			
CN/Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	44.00 – 77.0	Ordered continued April 2, 1986. Mileage amended Oct. 21, 1986. To be reviewed in 1988.
CP Rail/Ste-Agathe	St Jérôme – Ste Agathe	13.6 – 44.4	Ordered continued Dec. 18, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44.4 – 138.20	Ordered continued Dec. 18, 1984. Statutory five-year review due by 1989.
CP Rail/Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1.00 – 32.50	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
	Courcelles – Mégantic	32.50 – 57.70	Ordered continued pending Supreme Court ruling on Ontario & Quebec Railway case.
CN/St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36.50 – 55.57	Ordered continued July 25, 1986. To be reviewed in 1989.
CN/Granby	Waterloo – Mile 9.00	0.09 – 9.00	Ordered abandoned - conditional upon transfer of trackage serving customer in Waterloo to CP Rail
CN/Chandler	Ste Adelaide – Gaspé	43.10 – 104.23	Pending.
CN/Taschereau	La Sarre – Cochrane	99.00 – 181.42	Pending.
Ontario			
CN/Forest	Lucan – Parkhill	15.50 – 30.50	Ordered continued Feb. 25, 1986. Mileage amended June 20, 1986. Statutory five-year review due by 1991.
CN/Kincardine	Listowel – Wingham	1.41 – 30.34	Ordered continued July 25, 1983. Statutory five-year review due by 1988.

Subdivision	Between	Miles	Status
CP Rail/Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9.00 – 28.10	Ordered continued June 3, 1985. Statutory five-year review due by 1990.
CN/Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13.00 – 34.05	Ordered continued Oct. 10, 1986. Statutory five-year review due by 1991.
CN/Campbellford	Corbyville – Campbellford	3.20 – 60.40	Decision to be issued.
CP Rail/Bobcaygeon	Dranoel – Lindsay	0.0 – 20.0	Pending.
CN/Guelph (Tavistock Spur)	Stratford – Tavistock	0.25 – 7.86	Application advertised Nov. 20, 1986.
CN/Newton and Owen Sound	Stratford – Palmerston	1.17 – 36.62	Pending.
	Palmerston – Owen Sound (incl. Mile 0.00 to Mile 1.41 Kincardine Sub.)	0.00 – 71.43	
CN/Southampton	Harriston Jct. – Douglas Point	0.00 – 59.56	New application.
CP Rail/St. Mary's	Ingersoll North – Zorra	0.0 – 4.3	Application advertised Nov. 20, 1986.
CP Rail/Port Burwell	Tillsonburg – Port Burwell	18.5 – 33.5	Application advertised Nov. 20, 1986.
CN/Fergus	Guelph – Fergus	32.43 – 47.00	New application.
CN/Burford	Brantford – Tillsonburg	3.35 – 32.59	New application.
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 – Mile 1.37	0.00 – 1.37	Under Review as per Order No. WDR 1984-00273, Nov. 28, 1984.
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme – Youbou	57.90 – 81.90	Ordered continued.
	Deerholme – Cowichan Bay	0.00 – 6.12	Oct. 15, 1982. Statutory five-year review due by 1987.
CP Rail/Kaslo	Rosebery – Nakusp	3.8 – 31.2	Ordered continued July 5, 1984. Statutory five-year review due by 1989.

IV – Orders and Decisions, 1986 Subsection 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY				
Montréal – Gaspé – Moncton	70/12/29	86/08/06	R-39638	Continued service.
Moncton – Campbellton	70/12/29	June/79	Final Plan	Moncton – Cambellton daily service.
Québec – Mont-Joli	70/12/29	85/04/29	R-38000	Québec – Mont-Joli service reintroduced one year experimental basis.
Sydney – Truro – Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto – Kingston	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Chicoutimi	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Senneterre – Val-d'Or	69/10/27	81/11/12	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa – Brockville – Toronto	71/05/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – Stratford	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71/05/03	85/04/29	R-36619 R-38000	Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon and extended same to Vancouver June 1, 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	–	86/04/25	R-39309	Reduced frequency to 6 days per week.
Hearst – Nakina	71/05/03	86/04/10	Review Committee Order No. 1986-01	Discontinued service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
The Pas – Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto – London – Sarnia	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal – Québec	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Montréal – Brockville – Toronto	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – Windsor	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69/10/27	82/10/15	R-34487	Continued service.
Toronto – Niagara Falls	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69/10/27	86/08/06	R-39638	Continued service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69/10/27	82/03/19	R-33580	Continued service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69/10/27	86/10/10	R-39871	Reduced frequency between Halifax-Truro-Moncton and restructured service.
Montréal – Ottawa	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg – Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton – Waterways	83/10/05	86/09/03	WDR-00231	Continued service.
CANADIAN PACIFIC LIMITED				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86/08/06	R-39638	Continued service.
Halifax – Yarmouth	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Montréal – Québec	69/10/31	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Sudbury – White River	69/10/31	86/08/06	R-39638	Continued service.
Victoria – Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76/10/01	82/12/13	R-34714	Continued service.
QUEBEC, NORTH SHORE AND LABRADOR RAILWAY COMPANY				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82/03/15	85/09/25	R-38519	Continued service.
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85/04/29	R-38000	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

V – Rail Accidents Preliminary Statistics, 1986

	Accidents	Killed	Injured
Train Derailments*			
Main Track	146	0	20
Yards and Sidings	127	0	1
Total Derailments	**273**	**0**	**21**
Train Collisions*			
Main Track	14	24	140
Yards and Sidings	60	0	22
Total Collisions	**74**	**24**	**162**
Accidents Involving Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment			
Derailments	8	0	10
Collisions	20	0	16
Crossing Accidents*			
Public Protected	252	24	98
Public Unprotected	236	17	115
Private	26	4	31
Farm	3	0	3
Total Crossing Accidents Reportable	**517**	**45**	**247**
(Of the above crossing accidents 8 resulted in a derailment.)			
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments on Main Track	36	–	–
Derailments in Yards and Siding	123	–	–
Collisions on Main Track	4	–	–
Collisions in Yards and Sidings	46	–	–
Crossing Accidents	6	–	–
Miscellaneous Incidents**	389	–	–

1985/86 Change in Rail Traffic (Metric Tons) = -0.9%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than train accidents. Of the 389 miscellaneous dangerous goods incidents, there were 19 injuries resulting from exposure to the goods. Accidents with dangerous goods involvement did not result in injuries from exposure to the goods.

Note : The above data are preliminary and subject to minor revisions.

VI – Payments, 1986
Western Grain Transportation Act

In Respect of	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
November 1985	Nil[1]	Nil[1]	172 551.14	172 551.14
December	25 182 883.53[2]	24 913 431.10[2]	82 057.75	50 178 372.38
January 1986	19 612 287.79	20 283 689.58	88 282.09	39 984 259.46
February	21 208 287.16	21 136 359.95	169 652.97	42 514 300.08
March	24 346 416.86	18 124 139.73	121 528.56	42 592 085.15
April	26 236 987.97	19 596 266.10	223 769.28	46 057 023.35
May	34 638 587.00	29 078 919.27	228 698.86	63 946 205.13
June	36 995 265.79	29 417 855.69	312 994.03	66 726 115.51
July[3]	39 355 696.96	30 256 793.46	190 102.53	69 802 592.95
August	26 855 437.65	18 355 094.97	147 667.38	45 358 200.00
September	19 504 825.67	15 928 509.63	206 995.35	35 640 330.65
October	40 692 107.35	37 111 162.89	377 196.98	78 180 467.22
November	46 007 923.78	43 593 494.11	381 916.97	89 983 334.86
Total	**360 636 707.51**	**307 795 716.48**	**2 703 413.89**	**671 135 837.88**

(1) Paid during Calendar Year 1985.
(2) Paid in conjunction with payments in respect of January, February and March 1986 in accordance with Railway Companies' Payments Regulations.
(3) Includes final installment payments in respect of the 1985/86 crop year ending July 31, 1986.

VII – Summary of Total Claims and Payments to Eligible Railways, 1985

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	13 848 209	12 133 682
Section 258 (Protected Branch Lines)	6 048 468	3 088 861
Section 261 (Passenger-Train Services)	6 941 401 (1)	5 296 303
Section 272 (Eastern Rates)	28 253 018	28 253 018
Total	**55 091 096**	**48 771 864** (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 percent of certified actual loss.
(2) Includes 1985 Advance Payments of $32 541 772 plus payments during 1986 of $16 230 092.

VIII – Summary of Claims and Payments, 1985 Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	8 891 618	7 857 447
Section 258 (Protected Branch Lines)	3 511 919	2 622 328
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 523 476 (1)	2 008 372
Section 272 (Eastern Rates)	20 349 852	20 349 852
Total	**35 276 865**	**32 837 999** (2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1985 Advance Payments of $22 080 916 plus payments during 1986 of $10 757 083.

IX – Summary of Claims and Payments, 1985 Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	4 956 591	4 276 235
Section 258 (Protected Branch Lines)	2 536 549	466 533
Section 272 (Eastern Rates)	7 903 166	7 903 166
Total	**15 396 306**	**12 645 934**(1)

(1) Includes 1985 Advance Payments of $8 381 919 plus payments during 1986 of $4 264 015.

X – Summary of Claims and Payments, 1985 Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 377 978(1)	2 267 931(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Includes 1985 Advance Payments of $2 078 937 plus payments during 1986 of $188 994.

XI – Summary of Claims and Payments, 1985 Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)	2 039 947(1)	1 020 000(2)

(1) Amount of claim shown is 80 percent of actual loss claimed.
(2) Paid during 1986.

XII – Claims and Payments, 1985 Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	52 220	46 998
Nova Scotia			
2. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	365 741	329 167
3. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	356 873	321 186
Prince Edward Island			
4. Kensington	Linkletter – Tignish	631 034	567 931
5. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	372 802	335 522
6. Murray Harbour	Maple Hill-Uigg (incl. Mount Herbert Spur)	88 880	79 992
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	675 736	608 162
8. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. – Baltic	53 595	48 236
New Brunswick			
9. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (incl. Shippegan Spur)	421 835	379 652
10. Centreville	Valley – Centreville	285 634	257 071
11. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	7 221[2]	6 499
12. Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct. – Sutherland	7 834[3]	7 051
13. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 306 794	1 176 115
14. Sussex (Albert Spur)	Salisbury – Synton	19 300	17 370
Quebec			
15. Granby	Waterloo – Granby	76 269	68 642
16. Monk	Pelletier – Ste-Claire	196 449[2]	176 804
17. Sorel (Des Ormeaux Spur)	St-Grégoire – Des Ormeaux	21 899	19 709
18. St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	118 917	107 025
19. Témiscouata[4]	Cabano – Edmundston East	263 192	236 873
20. Valleyfield	Barrington – Ayrness	126 399	113 759
Ontario			
21. Dunnville	Fort Erie – Nickel	110 893[2]	99 804
22. Dunnville	Macey – Caledonia	203 674[2]	183 307
23. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	85 266	76 739
24. Forest	Lucan – Forest	219 674	197 707
25. Kincardine	Listowel – Wingham	315 816	284 234
26. Kingston (Deseronto Spur)	Napanee – Deseronto	92[3]	Nil

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Ontario (cont'd)			
27. Marmora	Glen Miller – Marmora	33 130[2]	29 817
28. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell – Hendrie	25 747	23 172
29. Meaford	Collingwood – Meaford	75 722	68 150
30. Pagwa	Calstock – Nakina	659 313	593 382
31. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	191 771	172 594
32. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	108 875[2]	97 988
33. Uxbridge (Cannington Spur)	Blackwater – Woodville	63 680	57 312
Manitoba			
34. Oakland	Delta Jct. – Oakland	47 417	Nil[5]
Saskatchewan			
35. Acadia Valley[6]	Eyre Jct. – Acadia Valley	254 387[7]	159 436
36. Erwood[8]	Baden – Hudson Bay	324 373	291 936
37. Gravelbourg	Mile 47.30 – Mile 51.57	6 955[2][9]	Nil
Alberta			
38. Rosedale – Bullpound Joint Section (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	57 691	51 922
British Columbia			
39. Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 – Mile 1.37	29 426	Nil
40. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	629 092	566 183
	Sub-Total (CN)	**$8 891 618**	**$7 857 447**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Nova Scotia			
41. Truro	Mantua – Truro	6 768[3]	6 071
New Brunswick			
42. Minto	Marysville Jct. – Minto (incl. Minto and Long Spurs)	93 871[3]	84 474
43. Shore Line	Allan Cot-Lepreau	41 286[3]	37 157
Quebec			
44. Maniwaki	Laman – Maniwaki	553 059	497 753
45. Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	204 746	Nil[10]
46. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 090 284	981 256
47. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	593 040	533 736

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
Ontario			
48. Carleton Place	Nepean – Carleton Place	311 257	280 131
49. Kingston	Tichborne – Kingston	76 832[3]	69 149
50. M&O[11]	Rigaud – M&O Jct.	790 598	711 538
51. Nickel	Mile 12.10 – Mile 12.60	6 431[2]	5 788
52. Port McNicoll	Orillia – Uhthoff	74 497[2]	67 047
53. TH&B-H&D Branch	Mile 2.7 – Mile 3.9	5 249[2][3]	4 711
Alberta			
54. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	116 548	104 511
British Columbia			
55. Kaslo	Rosebery – Nakusp	992 125	892 913
	Sub-Total (CP Rail)	**$4 956 591**	**$4 276 235**
	Total (CN and CP Rail) Section 256	**$13 848 209**	**$12 133 682**

(1) As filed by CN June 25, 1986 and as revised by CP Rail Aug. 27, 1986.
(2) Abandonment authorized during 1985, therefore only claimed for portion of year.
(3) New application in 1985, therefore only claimed for portion of year.
(4) Minor portion of this line in New Brunswick.
(5) Protected branch line - not eligible under section 256.
(6) Minor portion of this line in Alberta.
(7) Designated as grain dependent branch line effective Aug. 1, 1985, therefore only claimed to July 31, 1985.
(8) Minor portion of this line in Manitoba.
(9) Designated as grain dependent branch line to July 31, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(10) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
(11) Minor portion of this line in Quebec.

XIII – Claims and Payments, 1985 Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1986 ($)
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Thicket – Herchmer	Thompson Jct. – Gillam	2 244 960	1 795 968
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct. – Claybank	35 182 [2]	31 664
3. Lampman	Maryfield – Estevan	302 346	241 877
4. Northgate	Northgate – Lampman	501 424	401 139
Alberta			
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	174 277	Nil
6. Lac La Biche	Banko Jct. – Bon Accord	87 145	78 431
7. Lac La Biche	Bon Accord – Egremont	81 388 [3]	73 249
8. Oyen[4]	Kindersley – Hanna	51 335	Nil
9. Peace River	Roma Jct. – Hines Creek	33 862	Nil
	Sub-Total (CN)	**$ 3 511 919**	**$ 2 622 328**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Saskatchewan			
10. Meadow Lake	Tobey – Meadow Lake	2 005 067 [5]	Nil
11. Langdon	Langdon – Cosway		
– Acme	Cosway – Wimborne	503 478 [6][7]	441 127
– Strathmore	Langdon – Shepard		
12. Willingdon (Chemical Spur)	Mile 0.0 – Mile 6.0	28 004 [8]	25 406
	Sub-Total (CP Rail)	**$ 2 536 549**	**$ 466 533**
	TOTAL (CN and CP Rail), Section 258	**$ 6 048 468**	**$ 3 088 861**

(1) As filed by CN June 25, 1986.
(2) Designated as grain dependent branch line to July 31, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(3) Protected line to Sept. 25, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(4) Minor portion of this line in Saskatchewan.
(5) As filed by CP Rail Dec. 10, 1986.
(6) As revised by CP Rail Dec. 10, 1986.
(7) Designated as grain dependent branch lines effective Aug. 1, 1985, therefore only claimed for portion of year.
(8) As revised by CP Rail Aug. 27, 1986.

XIV – Claims and Payments, 1985 Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-Train Service	80 Percent of Actual Loss Claimed ($)	80 Percent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1986 ($)
1. Canadian National Railway Company	Toronto – North Bay ("Northlander")	2 323 478	1 864 950 (2)
	Edmonton – Waterways (Muskeg Special)	199 998	143 422
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 377 978	2 267 931 (2)
3. Quebec North Shore and Labrador Railway Company (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 039 947	1 020 000
	Total	**$ 6 941 401**	**$ 5 296 303**

(1) Eighty percent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 10 and 12, 1986, by Algoma Central June 17, 1986 and by QNS&L May 7, 1986.
(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1985 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

APPENDIX C
Air Transport Committee

I – Domestic Services 108

II – Selected Charter Flight Records 109

III – International Services
Licence and Flight Applications..... 110

IV – Tariff and Service Filing Activity 110

V – Notable Decisions, 1986 111

I – Domestic Services

	1985	1986
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 260	2 168
Fixed Wing	2 063	2 000
Rotating Wing	197	168
Domestic Carriers	1 314	1 219
Foreign Carriers	946	949
Licensing Documents	3 481	3 469
New Licence Documents Issued	307	412
Replaced Licensing Documents	663	488
Licence Applications		
Received during the year	1 080	1 006
Carried over from previous year	220	241
Outstanding year-end	241	199
Processed during the year	1 059	1 048
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	28	28
Flying Farmers	98	98
FT Satellite Authorities	45	31
Decisions and Orders		
Decisions	856	895
Orders	1 403	522
Public Notices		
Applications	387*	346
Hearings	2	0

* 1985 figure revised from previous Annual Report.

II – Selected Charter Flight Records

Charter Types	1985 Flights	1985 Seats	1986 Flights	1986 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	1 996	286 496	1 336	192 282
Foreign-Originating	150	12 269	177	28 459
Domestic	134	15 916	208	25 326
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	640	48 842	730	42 469
Foreign-Originating	249	16 968	266	24 221
Domestic (CPC)	13	1 568	20	2 032
Cargo (Canadian-Originating)	158	–	318	–
Cargo (Foreign-Originating)	701	–	792	–
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	2 062	384 317	2 516	459 520
Foreign-Originating (ABC)	369	41 440	364	46 291
Foreign-Originating (AFF)	41	3 731	2	690
ABCs (Domestic)	4 080	1 102 157	1 495	346 798
ABC/ITCs*				
Canadian-Originating	10 332	1 825 792	12 018	2 159 061
Foreign-Originating	0	0	41	9 374
Domestic	5	368	48	8 268

*Data exclude changes to charter programs.

III – International Services Licence and Flight Applications

	1985	1986
Licence Applications		
Canadian applicants	58	46
Foreign applicants	136	127
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	82	36

IV – Tariff and Service Filing Activity (in number of pages)

		1985*	1986
Charter Tariffs		12 254	13 849
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		10 054	9 653
Passenger Tariffs	Domestic: Can. – USA	26 166	30 112
	Transocean	96 757	115 925
Cargo Tariffs	Domestic: Can. – USA	7 540	6 553
	Transocean	10 516	8 696
Total Pages		**163 287**	**184 788**

* These data have been converted to reflect the period January - December 1985.

V – Notable Decisions, 1986

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
DOMESTIC SERVICES			
9433	Jan. 2	Bradley Air Services Ltd.: amendment to Decision No. 9196 to add Group G aircraft to Licence No. 2500/75(NS).	Approved.
9462	Jan. 14	Air Atlantic Ltd.: Class 2, St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville, Sydney, Halifax, Yarmouth, Charlottetown, Moncton, Saint John, Fredericton, and Îles-de-la-Madeleine.	Approved.
9469	Jan. 23	Air Ontario Ltd.: change of control from Delplax Holdings Limited to Air Ontario Holdings Inc. and acquisition of 24.5 percent common shares by each of Air Canada and Pacific Western Airlines Ltd.	Approved.
9498	Jan. 31	Austin Airways Ltd.: add Frobisher Bay to Licence No. A.T.C. 3791/84(NS).	Denied.
9531	Feb. 14	National Express Aviation Ltd.: Class 2, Montréal (Mirabel), Québec, Saguenay (Bagotville), Mont-Joli and Baie Comeau, using Group G aircraft.	Approved.
9532	Feb. 14	Les Lignes Aériennes A + Inc. (Nordair Metro): Class 2, Bagotville, Baie Comeau, Gaspé, Gatineau, Îles-de-la-Madeleine, Mont-Joli/Rimouski, Montréal, Québec, Rouyn, Val-d'Or, and Ottawa.	Approved.
9545	March 18	Pacific Western Airlines Ltd.: consolidation of various Class 1 licences.	Approved.
9584	March 12	Nordair Inc.: consolidation of various Class 1 licences.	Approved.
9634	March 20	Wardair Canada Inc.: Class 1, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, Halifax.	Approved.
9643	March 26	Pacific Western Airlines Ltd.: add Ottawa to Licence No. 1788/68(S).	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
9647	March 26	Air Nova Inc.: add Sydney, Halifax, Yarmouth, Charlottetown, Moncton, Saint John and Fredericton to Licence No. A.T.C. 3985/85(NS).	Approved.
9669	April 4	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: acquisition of an interest in Nordair Inc. and the subsequent change of control of Nordair Inc.	Not disallowed.
9702	April 21	Air Canada: add Goose Bay to Licence No. A.T.C. 501/50(S) (using freighter aircraft in Group H, limited to goods, mail and employees, agents or contractors of shippers' goods).	Approved.
9809	May 23	World Wide Air Charter Transport System c/o/b as Air Charter Systems (A.C.S.). Class 4, southern Canada from a base at Mirabel, Group G.	Approved.
10013	Aug. 11	Town of Gander: Leave to appeal the act of Air Canada to move its international flights from Gander to St. John's.	Application dismissed.
10034	Aug. 21	North Canada Air Ltd. (Norcanair): add Winnipeg and Calgary to Licence No. 2675/77(S).	Approved.
10045	Aug. 28	Air Creebec Inc.: Licence No. 3379/82(NS) 1) delete prohibition from carrying local traffic between Great Whale-River and La Grande 2 2) add Rouyn/Noranda. 3) add Montréal and Québec.	 Approved. Approved. Approved with modification.
10081	Sept. 12	Tempus Air Ltd.: Class 2, Hamilton and Ottawa, and Montréal.	Approved.
10111	Sept. 25	Wardair Canada Inc.: add Ottawa, Montréal and Winnipeg to Licence No. 4099/86(S).	Approved.
10119	Sept. 30	Quebecair: ATC Decision No. 9246 dated Oct. 16, 1985 and the Certified Opinion of the Minister of Transport dated July 11, 1986.	Decision No. 9246 is varied and Kuujjuaq (Fort Chimo) is added to Licence No. 453/49(NS).
10132	Oct. 3	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: add St. John's to Licence No. 3092/80(S).	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10205	Nov. 4	Ruth Adelia: application pursuant to section 10 of the *Aeronautics Act* for remedial action against Air Canada's tariffs.	Approved in part.
10257	Nov. 27	Bradley Air Services Ltd. (First Air): consolidate Licence Nos. 2624/76(NS) and 2500/75(NS).	Denied.
10275	Dec. 9	Eastern Provincial Airways Ltd.: suspend service to Stephenville - Licence No. 2481/75(NS).	Approved.
10276	Dec. 11	1) Air Satellite Inc.: application for continued route protection between certain points. 2) Pem-Air Ltd.: application for continued route protection between certain points.	Approved with modification. Approved.
10303	Dec. 17	Air Ontario Ltd.: add Hamilton to Licence No. 1641/66(NS).	Approved.
10308	Dec. 18	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: consolidation with Nordair Inc. and Eastern Provincial Airways Ltd.	Not disallowed.
10321	Dec. 30	Pacific Western Airlines Ltd.: add London to Licence No. 1788/68(NS).	Approved.
CLASS 9-4 (CANADIAN)			
9679	April 11	Air Star Corporation: Class 9-4, Group H, from a base at Toronto.	Approved.
10024	Aug. 15	Bradley Air Services Ltd.: add Group G under Class 9-4 Licences, from bases at Frobisher Bay, (Iqualuit) and Ottawa/Carp.	Approved.
10047	Aug. 29	Auric Air Ltd.: add Group G under Class 9-4 Licence from a base at Edmonton, (restricted to Southern Canada).	Approved.
10100	Sept. 25	Soundair Corp.: Class 9-4, Group G, from a base at Toronto, (Cargo Operations only.)	Approved.
10196	Oct. 24	World Wide Air Charter Transport Systems Inc. c/o/b Air Charter Systems (A.C.S.): Class 9-4, Group G, from a base at Mirabel, (Cargo Operations only.)	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
10235	Nov. 21	GoldenSun Airlines Ltd.: Class 9-4, Group G, from a base at Calgary.	Approved.
CLASS 8 (INTERNATIONAL SERVICES)			
9451	Jan. 15	JAT Yugoslav Airlines: Toronto and Montréal/Yugoslavia.	Approved.
9497	Jan. 29	Presidential Airways, Inc.: Washington, D.C./Mirabel (pursuant to the Mirabel Experimental Transborder Air Services Program.)	Approved.
9866	June 19	Air North Charter & Training Ltd.: Whitehorse/Fairbanks.	Approved.
9867	June 19	Air North Charter & Training Ltd.: Whitehorse/Juneau.	Approved.
9928	July 17	Canadian Pacific Air Lines Ltd.: Toronto/San José under the Canada/U.S. Experimental Transborder Air Services Program.	Approved.
9930	July 18	AirCal Inc.: San José/Vancouver under the Canada/U.S. Experimental Transborder Air Services Agreement.	Approved.
10010	Aug. 8	Trinidad and Tobago (BWIA) International Airways Corporation: Saint Christopher and Nevis/Canada.	Approved.
10029	Aug. 26	Varig: Montréal/Toronto/Rio de Janeiro/ São Paulo.	Approved.
10030	Aug. 28	United Air Lines Inc.: Spokane/Calgary/Edmonton - Route F.5.	Approved.
10033	Aug. 28	El Al Israel Airlines Ltd.: Toronto/Israel.	Approved.
10074	Sept. 10	Nationair: Montréal (Mirabel)/Brussels, Belgium.	Approved.
10106	Sept. 24	Nationair: Hamilton/London, England.	Approved.
10141	Oct. 8	Northwest Airlines Inc.: Milwaukee/ Detroit and Toronto - Route B.7.	Approved.
10142	Oct. 8	Northwest Airlines, Inc.: Detroit/Montréal - Route B.6.	Approved.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
Applications from Canadian Carriers under the Regional, Local and Commuter Services (RLCS) Agreement between Canada and the United States			
9429	Jan. 2	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Indianapolis.	Approved.
9485	Jan. 24	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Cleveland.	Approved.
9512	Feb. 6	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Cincinnati.	Approved.
9526	Feb. 12	Peninsulair Limited: Class 9-3, Hamilton/ Erie.	Approved.
9599	March 14	AirBC: Class 9-2, Whistler/Seattle.	Approved.
9667	April 4	Peninsulair Limited: Class 9-3, Hamilton/ Buffalo.	Approved.
9981	July 28	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Detroit.	Denied.
9981	July 28	Air Atonabee Ltd. (City Express): Class 9-2, Toronto/Detroit.	Approved.
10113	Sept. 26	Tempus Air Ltd.: Class 9-2, Hamilton/ Pittsburg.	Approved.
10151	Oct. 9	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines): Class 9-3, Abbotsford/Seattle.	Approved.
10166	Oct. 16	Soundair Corporation (Commuter Express): Class 9-2, Toronto/Fort Wayne.	Approved.
10200	Oct. 28	Air Ontario Ltd.: Class 9-2, Hamilton/ Newark.	Approved.
10200	Oct. 28	Air Atonabee Ltd. (City Express): Class 9-2, Hamilton/Newark.	Denied.
10200	Oct. 28	Budget Express Airlines: Class 9-2, Hamilton/Newark.	Denied.
10200	Oct. 28	Skytrek (Airlines) Inc.: Class 9-2, Hamilton/ Newark.	Denied.

Decision No.	Date	Subject of Application	Disposition
Applications from United States Carriers under the RLCS Agreement			
9525	Feb. 13	Otter Air Inc.: Class 9-3, San Juan Island/Vancouver.	Approved.
9746	May 5	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines): Class 9-3, Metlakatla/ Prince Rupert.	Approved.
9753	May 6	Flight Trails (Air Resorts) Airlines: Class 9-2, Toronto/Niagara Falls.	Approved.
9754	May 7	Harold's Air Service, Inc.: Class 9-3, Dawson, Fairbanks/Fort Yukon.	Approved.
9755	May 7	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines): Class 9-3, Ketchikan (Seal Cove)/Prince Rupert.	Approved.
9914	July 4	Express Airlines Inc. (Republic Express): Class 9-2, Minneapolis/Thunder Bay.	Approved.
9999	Aug. 6	40-Mile Air Ltd.: Class 9-3, Eagle/Dawson.	Approved.
9979	Aug. 7	Piedmont Aviation Inc.: Class 9-2, Ottawa/Syracuse.	Approved.
9980	Aug. 8	Piedmont Aviation Inc.: Class 9-2, Montréal/Syracuse.	Approved.
10021	Aug. 14	Kenmore Air Harbor, Inc.: Class 9-3, Sea Lion Rock/Seattle.	Approved.
10022	Aug. 14	Kenmore Air Harbor, Inc.: Class 9-3, Manson's Landing/Seattle.	Approved.

APPENDIX D
Water Transport Committee

I – Applications, 1986 118

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications
January 1 – December 31, 1986
Summary 118

III – Licences Issued, 1986 119

I – Applications, 1986

Applications	Number
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)	
Atlantic Pilotage Authority	1
Great Lakes Pilotage Authority	2
Laurentian Pilotage Authority	1
Pacific Pilotage Authority	2
Notice of Proposed Acquisitions (section 27 NTA)	1
Number of Tariff approval (*Transport Act*)	10
Water Transport Licences issued	10
Orders and Decisions	
Decisions issued 1986	16
Orders issued 1986	12

II – Coasting Trade Exemption Waiver Applications January 1 – December 31, 1986 Summary

Type	Number
Coasting	65
Commercial Marine Activities	41
Total	**106**

Decisions

Recommended	72
Denied	15
Withdrawn	17
Cancelled/File Closed	2
Ongoing	1

III – Licences Issued, 1986

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Woodlands Marine Inc.	1
	Total	**1**
Mackenzie River and Lake Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	8
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**232**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	31
	Northern Transportation Company Ltd.	68
	Total	**99**

APPENDIX E
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1986

	Amount Certified(1) 1985			Amount Certified(1) 1986		
	Rail	Truck	Water	Rail	Truck	Water
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	14.6	–	–	13.8(2)	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	15.7	–	–	20.4	–
Section 6 (Intra)	–	–	–	–	–	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.5	5.2	–	4.8(2)	6.6	–
Section 6 (Selective Intra)	7.0	28.1	0.3	7.0	32.5	0.5
Section 6 (Provisional Intra)	–	–	–	–	–	–
Total for Program	**26.1**	**49.0**	**0.3**	**25.6**	**59.5**	**0.5**
Total of Claims Accepted for Audit	**321**	**12 637**	**48**	**302(2)**	**12 789**	**39**
Number of Claims Processed	**309**	**12 501**	**48**	**288(2)**	**14 293**	**40**

(1) Millions of dollars.
(2) Estimate.

APPENDIX F
Review Committee

I – Activities By Mode of Transport 124
II – Selection of Decisions Issued in 1986 124

I – Activities by Mode of Transport

	Air	Rail	Total
Cases on Hand	**24**	**38**	**62**
Carried-over	4	7	11
Received in 1986	20	31	51
Cases Withdrawn	**3**	**3**	**6**
Cases Dealt with in 1986	**15**	**24**	**39**
Granted	5	9	14
Denied	9	14	23
Dismissed	1	1	2
Cases Carried Forward to 1987	**6**	**11**	**17**

II – Selection of Decisions Issued in 1986

Applicant / Matter	Decision
Review Committee	
1. Canadian National Railway Company Re: RTC Order Nos. R-390467, Feb. 24, 1986. (passenger-train service between Pagwa River and Nakina and between Hearst and Pagwa River)	Application granted. Order No. 1986-01, dated April 10, 1986.
2. Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-38529, Oct. 2, 1985. (Uniform Classification of Accounts)	Application granted. Decision No. 1986-01, dated May 15, 1986: RTC Order No. R-38529 stayed pending disposition of CP Limited's appeal before the Federal Court of Appeal.
3. Canadian Pacific Limited Re: RTC Order No. R-37470, Nov. 15, 1984. (special Montréal East interswitching rates)	Application granted. Decision No. 1986-02, dated June 6, 1986.

Applicant / Matter	Decision
Minister of Transport	
1. Air Nord-Ouest Enr. Re: ATC Order No. 1984-A-925, Dec. 5, 1984. (cancellation of Licences)	Application granted. Judgment dated Jan. 21, 1986.
2. Skylink Airlines Re: ATC Decision No. 9292, Oct. 31, 1985. (Class 9-3, Vancouver - Seattle)	Application denied. Judgment dated April 11, 1986.
3. Air Atonabee Ltd. (City Express) Re: ATC Decision No. 9079, Aug. 14, 1985. (Class 9-2, Toronto - Buffalo)	Matter referred back to the CTC for review. Judgment dated April 11, 1986.
4. Rog-Air Ltd. Re: ATC Decision No. 9425, Dec. 24, 1985. (Class 2 authority)	Application denied. Judgment dated May 13, 1986.
5. Air Creebec Inc. et al. Re: ATC Decision No. 8822, May 9, 1985. (Propair Inc. Class 3 authority and consolidation of licences)	Application denied. Judgment dated June 16, 1986.
6. Soundair Corporation Re: ATC Decision, Telex of May 27, 1986. (Class 9-4 at Toronto)	Application granted. Judgment dated June 23, 1986.
7. Quebecair Re: ATC Decision No. 9246, Oct. 16, 1985. (addition of Kuujjuaq (Fort Chimo) to Licence No. 453/49(S))	Application granted. Judgment dated July 11, 1986.
8. Kenn Borek Air Ltd. Re: ATC Decision No. 9792, May 21, 1986. (addition of Whitehorse to Licence No. 3469/83(NS))	Application denied. Judgment dated May 21, 1986.
9. Nunasi-Central Airlines Limited Re: ATC Decision No. 9490, Jan. 29, 1986. (amendment to Licence No. 3421/82(C))	Application granted in part. Judgment dated Oct. 21, 1986.
10. Skycharter Limited Re: ATC Letter, Nov. 8, 1985. (amendment to ATC Decision No. 8894 of May 29, 1984, Class 4 and Class 9-4 at Toronto)	Application denied. Judgment dated Nov. 6, 1986.

Applicant / Matter	Decision
11. Austin Airways Limited Re: ATC Decision No. 9498, Jan. 31, 1986. (addition of Frobisher Bay and group F to Licence No. 3791/84(NS))	Application denied. Judgment dated Nov. 6, 1986.
Governor General in Council	
1. Aklak Air Ltd. Re: ATC Decision No. 8407, Oct. 18, 1984. varied by Order-in-Council P.C. 1985-3429, Nov. 21, 1985. (Class 4 at Inuvik)	Petition granted. Order-in-Council P.C. 1986-379, dated Feb. 6, 1986.
2. Waters Elevators Limited Waters Trading of Michigan Inc. W.G. Thompson and Sons Limited Re: RTC Decision, July 29, 1982. (Demurrage charges on white beans)	Petition denied. Order-in-Council P.C. 1986-1077, dated May 1, 1986.

APPENDIX G
Research Branch

Research Branch Publications, 1986

Research Reports [1]

Author		Report Number
J.C. Moloney	*Air Canada's Domestic Economy Fare Formula and its Relationship to Average Domestic Scheduled Costs*	1986/01
G. Hariton	*Railway Costing: A Review*	1986/02
R. Baldwin	*Effects of Reduction in Grain Delivery Points on the Canadian Prairies*	1986/03
Z.J. Haritos	*CN and Public Policy: Review of Issues*	1986/04
R. Lande	*Competition Between Crown and Private Corporations under Deregulation: British Examples*	1986/05
B. Jacques	*The Balance of Payments and National Shipping: Estimating the Contribution in a Canadian Context*	1986/06
J. Bernstein	*Capital Adjustment Costs and Production Structure in the Canadian Airline Industry*	1986/07
R. Abbott and Z. Mockus	*The Coasting Trade of Eastern Canada: Summary Report*	1986/08
A. Cubukgil and R.M. Soberman	*The Need for Rail Passenger Services and Opportunities for Modal Substitution*	1986/09

Other Publications[1]

Research Seminar Series, Vol. 12, Fall 1985

Research Seminar Series, Vol. 13, Spring 1986

A Guide For The Canadian Air Traveller, Ed. 1986

Air Transport Monitor, Vol. 2, Nos. 1-4

Transport Intelligence Report

[1] Available in both English and French.

Working Papers

Author		Paper Number
J. Davies	*The Theory of Contestable Markets and its Application to the Liner Shipping Industry*[2]	20-86-01
T.S. Whittle	*Latin American Legislation on Water Transport*[2]	20-86-02
J. Kruger	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis*[2]	30-86-05
R. Thivierge	*The Common Carrier Obligations Issue*[2]	30-86-07
L. Morin	*Can Boat Compete for Rail and Truck Traffic? A Brief Analysis of Ontario Traffic and the Seaway System*[2]	30-86-08
R. Abbott and Z. Mockus	*The Coasting Trade of Eastern Canada*	20-86-09
R. Lande	*Changes in Marketing under Deregulation*[2]	60-86-10
J. Kruger	*The Development of a Railway Freight Monitor in Canada*[2]	30-86-11
A. Spector	*An Assessment of Railway Line Capacity Models Available to the CTC*[2]	10-86-14
M. Archambault	*Recent Trends in Canadian and American Overseas Trade Through Each Other's Ports*[2]	20-86-15
D. Ward	*Potential Cost Savings From Grain Dependent Branch Line Rationalization*[2]	30-86-16
R. Abbott	*Liner and Intermodal Shipping: Five Research Papers*[2]	20-86-17
D. Ward	*Prairie Branch Line Rationalization Cause and Effect*[2]	30-86-18
B. Jacques and H. Laflamme	*Le transport océanique de vrac sec au Canada : Une analyse de la performance économique*[3]	20-86-19
V. Wei	*Modelling the Effect of Passenger/Freight Interference on Railway Costs*[2]	20-86-20
A. Ray	*Operating Costs for A Typical Containership on Alternative North Atlantic Routes*[2]	20-86-21
D. McQueen	*The Socioeconomic Impact of Grain Transport by Unit Train and Other Grain System Modernization*[2]	30-86-22
A. Gemmell	*The Mississippi River Waterway: An Alternative for Canadian Grain Exports?*[2]	30-86-23
	includes	
P. Yee	*An Overview of the Mississippi River Transportation System*[2]	

[2] Available in English only.
[3] Available in French only.

J. Diamond and M. Archambault	*Developments in Intermodal Transport in North America and Their Impact on the Canadian Transport System*[2]	20-86-24
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study*[2]	20-86-25
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study-Phase II*[2]	20-86-26

[2] Available in English only.

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le vingtième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1986

Canada

Le vingtième rapport annuel 1986 de la Commission canadienne des transports a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de bureautique.

Équipement : Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1987
N° de catalogue TT1-1986
ISBN 0-662-54864-7

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports | Canadian Transport Commission

Bureau du Président | Office of the President

L'honorable John C. Crosbie
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le vingtième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Erik Nielsen

Canada

Ottawa, Ontario
K1A 0N9

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1986

Président intérimaire et vice-président (Droit) : J. David Thompson, c. r.

Vice-président (Recherche) : Yves Dubé[1]

Commissaires :

M.D. Armstrong[2]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.
Mike Landers
Paul Langlois
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.[3]
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission : D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	Paul Langlois
Transports par pipeline de denrées	D.H. Jones, c. r.
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	J. Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.F. Walter
Révision	J. David Thompson, c. r.
Transports par eau	R.J. Orange[4] Anne-Marie Trahan, c. r.[3]

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Fin de mandat le 4 août 1986.
[3] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.
[4] Nomination à la présidence du CTE le 27 juin 1986.

Emplacement

Édifice Jules-Léger
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)

Adresse postale

Ottawa K1A 0N9
Tél. : (819) 997-6567
Télex : 053-4254

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 17

Comité des transports par chemin de fer 21

Comité des transports aériens 35

Comité des transports par eau 43

Comité des transports par véhicule à moteur 49

Comité de la politique en matière de transport international 51

Comité des transports par pipeline de denrées 53

Comité de révision 55

Direction de la recherche 57

Direction de l'exploitation et des tarifs 61

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 67

Appendices 79

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967 en vertu de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), la Commission canadienne des transports (CCT) succéda à la Commission des transports du Canada (chemins de fer), à la Commission des transports aériens et à la Commission maritime canadienne, organismes de réglementation qu'elle fusionna en une même entité.

En réunissant ainsi les divers organismes de réglementation des transports, la LNT a tout simplement pour objet «de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports par chemin de fer, par eau, par aéronef, des transports s'étendant sur plus d'une province par véhicule à moteur et par pipe-line pour denrées».

La Commission exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la CCT concernant une demande : a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche tandis que l'autre s'occupe de questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1986, les comités de la CCT ont rendu 935 décisions et délivré 1 887 ordonnances; ils ont tenu 15 audiences en 90 séances.

Politique des transports

Au cours de la dernière année, le gouvernement fédéral a déposé le projet de loi C-18, nommément la nouvelle *Loi nationale concernant les transports*. Ce projet de loi rendra exécutoire les propositions formulées dans l'énoncé de principe intitulé *Aller sans entraves*, publié au cours de l'été de 1985.

La nouvelle loi créera l'Office national des transports en remplacement de l'actuelle Commission. Le projet de loi conserve une partie des articles de la LNT de 1967, mais il prévoit en outre des contrats confidentiels pour les expéditeurs des chemins de fer, une intensification de la concurrence intramodale, un allégement de la réglementation du transport aérien commercial, le recours à l'arbitrage des taux par les expéditeurs et les transporteurs et la protection de la spécificité des services de transport aérien et maritime dans le Nord.

Afin d'aider à la formulation de la Loi , des membres du personnel de la Commission ont été détachés au Bureau de la réforme des règlements économiques, au cabinet du ministre des Transports. De plus, une équipe de transition a été formée pour planifier le passage de la Commission au nouvel Office.

POINTS SAILLANTS DE 1986

Transport par chemin de fer

Sécurité ferroviaire

Le premier trimestre de 1986 a été marqué par de nombreux accidents ferroviaires de

conséquence. Le plus grave fut la collision entre un train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises de CN le 8 février, à Hinton (Alb.), dans lequel vingt-trois personnes ont péri. Le ministre des Transports a ordonné une enquête indépendante sur cette affaire et l'a confiée au juge René Paul Foisy.

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a mené une enquête publique au sujet de la collision survenue le 18 février à Bernières (Qc) entre un autre train de voyageurs de VIA Rail et un train de marchandises de CN. Cet accident n'a causé aucune perte de vie, mais 42 des 191 passagers et membres de l'équipe de train ont été blessés, certains grièvement. L'audience publique a commencé à peine six jours après l'accident. Le rapport a été publié le 23 octobre dernier et des mesures donnant suite aux nombreuses recommandations formulées sont en voie de mise en oeuvre.

Plusieurs autres déraillements passablement graves se sont aussi produits durant la même période. Le CTCF a fait enquête à leur sujet en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*.

À la demande du ministre des Transports, le CTCF a fait le relevé de tous les déraillements et de toutes les collisions survenus depuis 1984. Cette étude a montré qu'en dépit de l'épidémie d'accidents graves durant le premier trimestre de 1986, la sécurité des chemins de fer a été meilleure ces dernières années. Le rapport indique qu'il n'y avait pas lieu, d'après le bilan antérieur, de s'attendre aux nombreux accidents qui se sont produits.

Trains sans fourgon de queue

À la suite d'une décision rendue le 25 septembre, le CTCF a commencé les essais de performance et de fiabilité des moniteurs de queue, dispositifs qui, selon les compagnies de chemin de fer, peuvent exécuter en toute sûreté un bon nombre des fonctions de surveillance de l'équipe de queue. Le CTCF a aussi entrepris une étude sur place des activités dont s'acquitte actuellement cette équipe.

Ces essais se sont poursuivis pendant la plus grande partie de 1986 et des rapports ont été publiés. En octobre, à Hull (Qc), le CTCF a repris l'audience relative aux requêtes déposées par CN et CP Rail en vue d'exploiter des trains sans fourgon de queue. L'audience s'est poursuivie en décembre à Moose Jaw et à Montréal. D'autres séances auront lieu à Toronto, à Moncton, à Edmonton, à Vancouver et à Winnipeg au cours de la prochaine année.

Santé et sécurité au travail

Le CTCF a élargi ses travaux sur la santé et la sécurité au travail des employés des chemins de fer, en prévision des nouveaux règlements qui seront édictés en vertu de la Partie IV du *Code canadien du travail*, laquelle devrait entrer en vigueur le 31 mars 1987. À l'heure actuelle, les employés affectés à l'exploitation des trains sont protégés aux termes de règlements édictés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* et administrés par le CTCF. Les autres employés des chemins de fer, tels les garçons de voiture de VIA Rail, sont assujettis aux règlements pris par Travail Canada en vertu du *Code canadien du travail*. À compter du printemps prochain, cependant, le CTCF sera responsable de l'administration des règlements visant ces deux groupes d'employés, aux termes de la Partie IV du *Code canadien du travail*.

Économique

Chaque année, le CTCF est tenu par la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* de déterminer les taux marchandises applicables au transport du grain des Prairies jusqu'à Thunder Bay, Vancouver, Prince Rupert et Churchill. Cette loi oblige aussi le CTCF à fixer la part des taux marchandises que doivent payer les expéditeurs et le gouvernement fédéral. Tous les quatre ans, le CTCF doit faire un examen exhaustif des coûts de ce transport. Le premier a été achevé en mars.

Il incombe aussi au CTCF de vérifier les frais facturés à VIA Rail par CN et CP Rail à l'égard de ses services voyageurs. À la fin de 1986, le CTCF a décidé de procéder à une étude circonstanciée de la convenance des méthodes de calcul de ces frais. Cette étude ne sera pas terminée avant la fin de 1987.

Qualité du service

Au cours de l'année écoulée, le CTCF a intensifié son programme d'examen des abandons d'embranchements. En conséquence, les lignes non rentables qu'il faut continuer d'exploiter dans l'intérêt public sont maintenues, tandis que les lignes sur lesquelles il y a très peu de circulation peuvent être abandonnées plus promptement. La filière d'examen accélérée du CTCF réduit donc les

dépenses du gouvernement fédéral, des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer.

Transport aérien

Transport des personnes atteintes d'invalidité

Au cours de l'année, le Comité des transports aériens (CTA) a beaucoup fait valoir les droits des personnes atteintes d'invalidité et des personnes obèses.

En novembre, le CTA a annulé un tarif d'Air Canada qui autorisait le transporteur à passer outre la détermination qu'une personne atteinte d'invalidité fait de sa propre autonomie. Dans cette décision sans précédent, le CTA conclut que le tarif désavantage indûment les personnes atteintes d'invalidité. M^me^ Ruth Adelia de Regina avait porté plainte au CTA en novembre 1985 parce qu'elle s'était vu refuser l'embarquement à bord d'un vol d'Air Canada du fait que le transporteur la jugeait incapable de se suffire, bien qu'elle ait déjà voyagé par avion auparavant.

Le CTA a donc ordonné à Air Canada de remplacer son tarif par un autre selon lequel la compagnie est tenue d'accepter la détermination que fait une personne atteinte d'invalidité de son autonomie.

En décembre, un panel spécial du CTA a recommandé de modifier le Règlement sur les transporteurs aériens afin d'éliminer toute discrimination à l'endroit des personnes atteintes d'invalidité et obèses. Le panel a conclu que les transporteurs font preuve de discrimination lorsqu'ils exigent qu'une personne accompagnant un voyageur atteint d'invalidité paie un taux ou qu'ils exigent plus que le prix d'une place pour une personne obèse.

Le panel a conclu que rien ne corrobore l'allégation des transporteurs selon laquelle la mise en oeuvre d'une politique tarifaire particulière pour les personnes atteintes d'invalidité et obèses entraînerait des frais extraordinaires. Selon le panel, pareille politique ne prêterait pas à abus s'il existait une structure administrative appropriée.

Voyage pour raison de compassion

En avril, le CTA a donné aux transporteurs aériens l'autorisation d'offrir leur taux le plus bas aux personnes qui doivent faire un voyage pour raison de compassion. Par le passé, les transporteurs devaient demander une exemption au CTA lorsqu'ils offraient des prix réduits aux personnes qui devaient se déplacer de toute urgence pour cause de blessure, de maladie ou de décès, parce que les taux en cause ne faisaient l'objet d'aucune des restrictions généralement assorties aux tarifs réduits, telles que l'achat anticipé ou la durée de séjour minimum.

Tous les transporteurs qui fournissent un service à horaire fixe ou un service d'affrètement, national ou international, peuvent maintenant offrir ces prix réduits.

Protection de route

Aux termes de modifications apportées au Règlement sur les transporteurs aériens en novembre, tous les transporteurs aériens qui offrent des services d'affrètement de classe 4 sont maintenant exemptés de l'application des conditions de protection de route énoncées dans leurs permis à l'égard de points du Sud du Canada qui sont situés sur les routes de transporteurs des classes 1 et 2.

L'exemption touche tous les points à l'exception de quelques points protégés qui sont mentionnés dans l'annexe XV, paragraphe 20(6), du Règlement sur les transporteurs aériens.

Souplesse d'établissement des prix

En septembre, le CTA a donné aux transporteurs aériens à horaire fixe une plus grande latitude dans l'établissement de leurs prix, en les autorisant à déposer la plupart des modifications tarifaires à un jour d'avis, sauf s'il s'agit d'une augmentation de tarif de la classe économique et de changements des conditions de transport, auxquels cas la période d'avis reste de 14 jours.

En ce qui a trait aux services d'affrètement, le CTA a dégagé les exploitants d'hélicoptères de la nécessité de s'en tenir à leurs tarifs d'affrètement lorsqu'ils soumissionnent en réponse à un appel d'offres. Le Comité a aussi proposé d'accorder la même latitude aux transporteurs qui offrent des services d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure fixe.

Affrètements avec réservation anticipée

Des modifications apportées au Règlement sur les transporteurs aériens au cours de l'année autorisent la vente au public du tiers, au plus, des

places d'un aéronef affecté à un service d'affrètement avec réservation anticipée (intérieur), quelle que soit la capacité de l'aéronef. Auparavant, ce «remplissage» était permis uniquement dans le cas des gros aéronefs.

Transport par eau

Commerce maritime

À la demande du ministre des Transports, le Comité des transports par eau (CTE) et la Direction de la recherche ont terminé la seconde phase d'une étude en deux volets sur le commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud.

La première partie de l'étude exposait principalement les faits et portait surtout sur l'Amérique du Sud; elle a été terminée en 1985. La seconde partie visait à dégager les vues des parties canadiennes intéressées à l'égard d'une série d'options qui s'offrent au gouvernement fédéral pour régler les problèmes liés au commerce maritime avec l'Amérique du Sud; elle a été remise au Ministre en octobre 1986.

Dans l'ensemble, le secteur du commerce maritime au Canada favorise l'une ou l'autre des deux options les moins interventionnistes et rejette le recours à des mesures coercitives.

Navigation dans le Nord

Divers faits au cours de l'année ont eu des répercussions néfastes sur les volumes de trafic et les résultats financiers des transporteurs maritimes qui exploitent leurs services sur le réseau du lac Athabasca, sur le fleuve Mackenzie et dans les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest.

Étant donné l'inquiétude manifestée concernant l'offre soutenue de services de réapprovisionnement maritime dans le Nord, et en conformité avec la politique du CTE de suivre la situation de près, le Comité a commandé des études économiques et financières des résultats d'exploitation pour 1986, y compris des évaluations des perspectives pour 1987.

Une étude économique du réseau de l'Athabasca a été terminée au cours de l'année. Une étude similaire portant sur le fleuve Mackenzie et les eaux canadiennes de l'Arctique de l'Ouest sera achevée en janvier 1987.

Frais de pilotage

Le CTE a achevé au commencement de l'année trois enquêtes qu'il avait entamées en 1985 sur les frais de pilotage.

Les enquêtes visaient l'Administration de pilotage des Grands Lacs, l'Administration de pilotage des Laurentides et l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Les décisions pertinentes ont été rendues le 28 février, le 4 avril et le 7 mars, respectivement.

Ces enquêtes ont permis au CTE de donner un aperçu distinct des questions économiques liées au pilotage maritime dans l'Est du Canada. Un rapport de synthèse sur le sujet a été préparé et transmis au Ministre.

Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Pièce 1740
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6E 3P3

Tél. : (604) 666-0012

Commission canadienne des transports
220, 4e Avenue S.-E., Pièce 372
C.P. 2917
Succursale «M»
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3

Tél. : (403) 292-4811

Commission canadienne des transports
433, rue Main, Pièce 700
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7

Tél. : (204) 949-4214

Commission canadienne des transports
20, rue Toronto, 5e étage
TORONTO (Ontario)
M5C 2B8

Tél. : (416) 973-9820

Commission canadienne des transports
Édifice public Dominion
685, rue Cathcart, Pièce 702
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1M7

Tél. : (514) 283-5722

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6

Tél. : (506) 857-7040

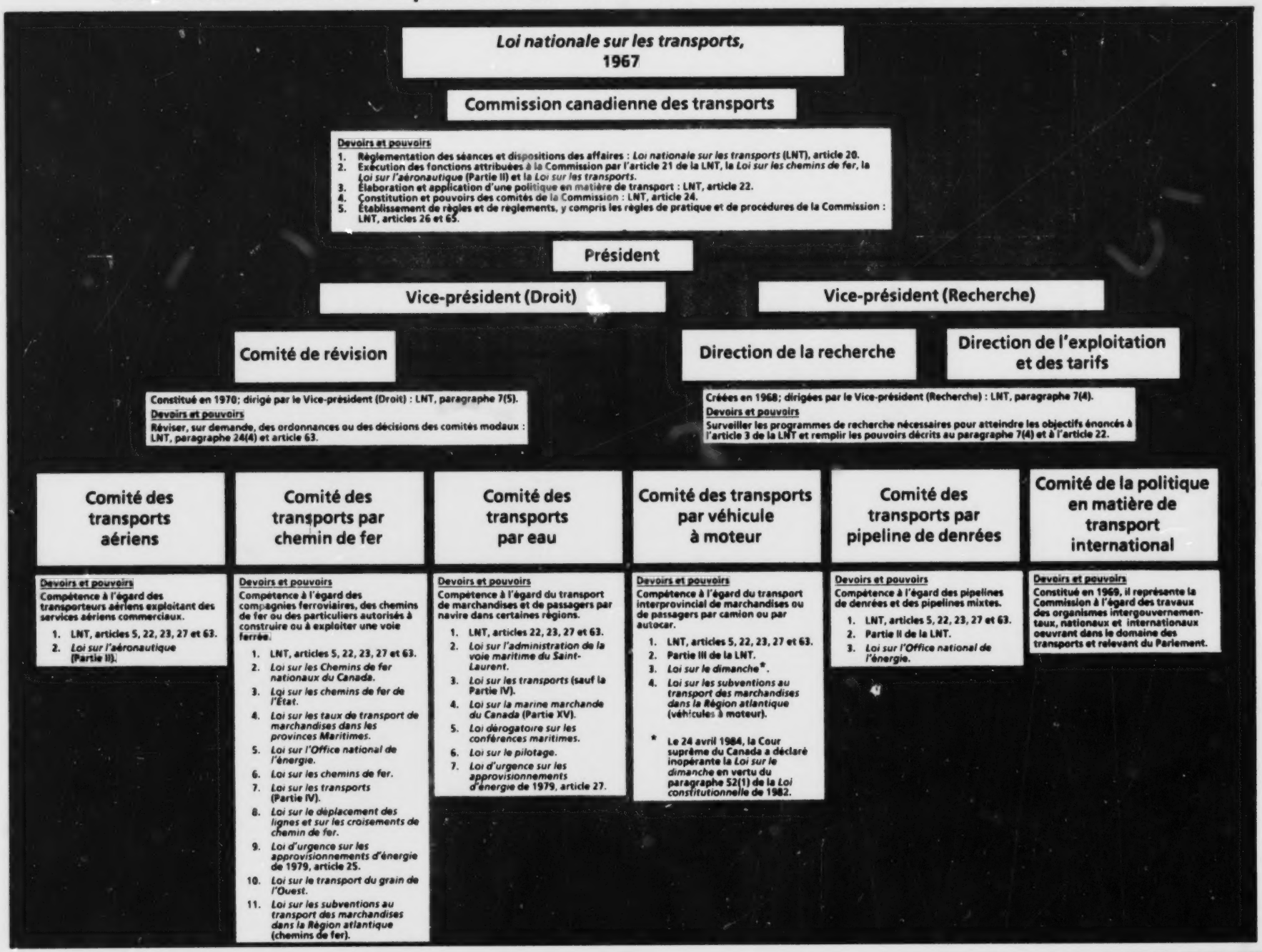
Division de l'Ouest de la CCT

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

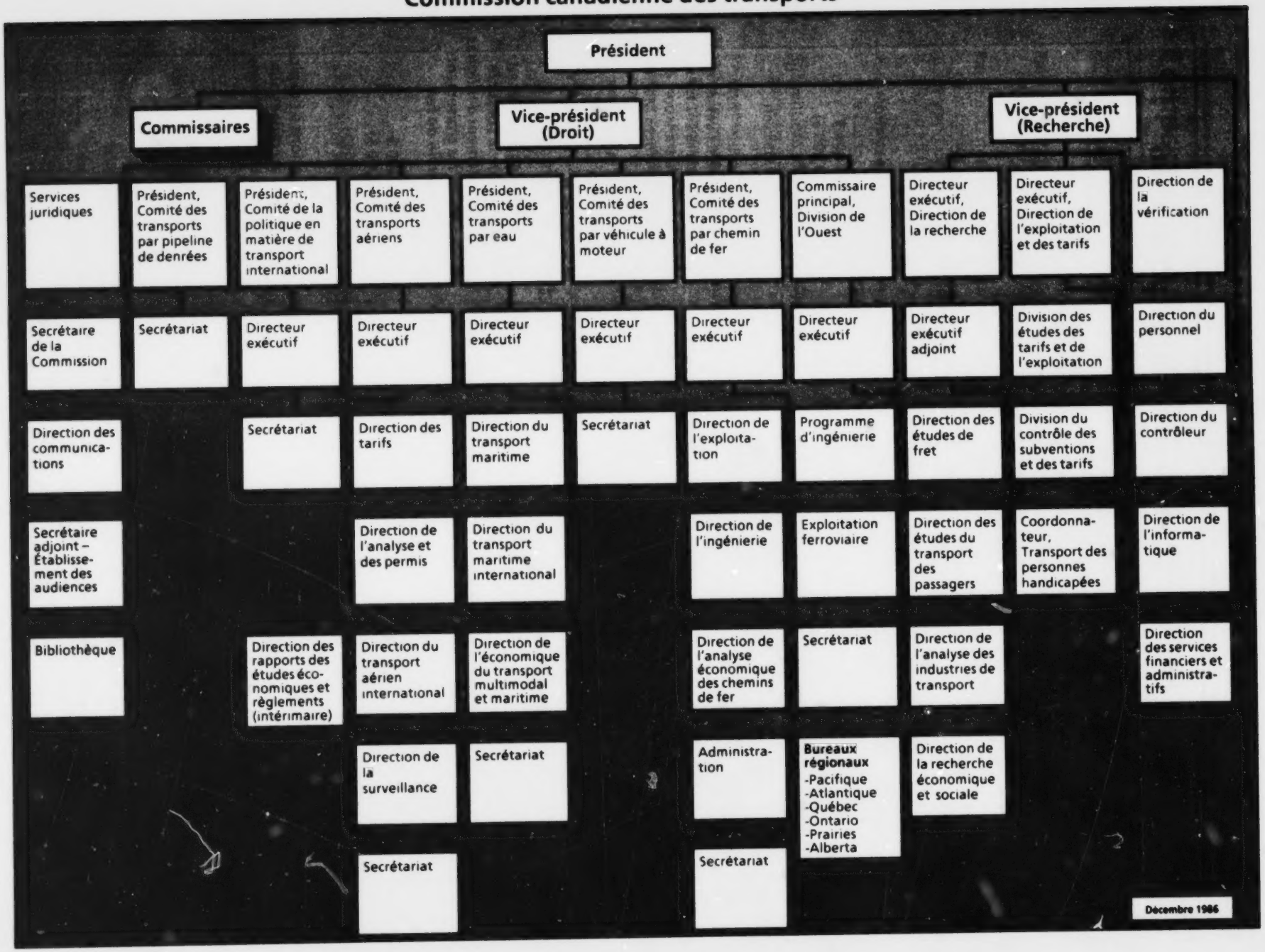
Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3e Avenue Nord, 3e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 6G7

Tél. : (306) 975-5201
Télex : 074-2693

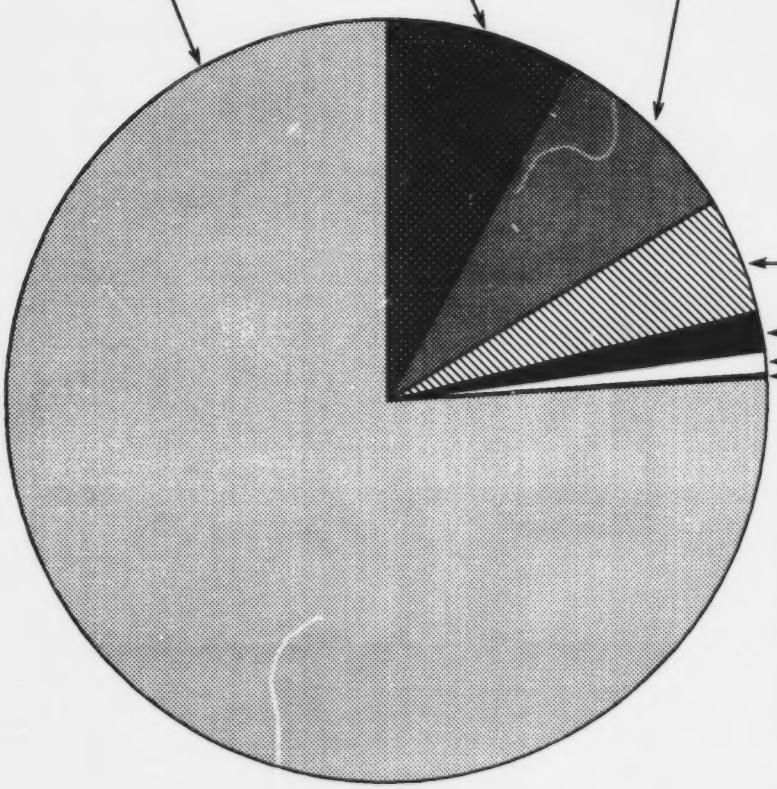
Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



Commission canadienne des transports



Estimation des dépenses budgétaires pour 1986



Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*

671 869 000 $
(495 456 000 $)
76,0 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

71 740 000 $
(61 080 000 $)
8,0 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*

72 874 000 $
(59 260 000 $)
8,3 %

Administration

42 965 000 $
(46 110 000 $)
5,0 %*

* 4 % Traitements
1 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*

13 564 000 $
(15 693 000 $)
1,6 %

Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*

8 859 000 $
(6 696 000 $)
1,0 %

Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux

1 200 000 $
(1 500 000 $)
0,1 %

Remarque : Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1985. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Comparaisons – Subventions et contributions

	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	72 874	59 260	13 614
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*	71 740	61 080	10 660
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*	671 869	495 456	176 413
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	1 200	1 500	(300)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	13 564	15 693	(2 129)
Paiements versés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*	8 859	6 502	2 357
Contributions à l'Opération Gareautrain	–	194	(194)
Total	**840 106**	**639 685**	**200 421**

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Activités			
Transports aériens	7 333	8 704	(1 371)
Transports ferroviaires	18 515	17 946	569
Transports par véhicule à moteur	2 411	2 420	(9)
Autres transports	1 879	2 115	(236)
Recherche et analyse	5 546	6 275	(729)
Administration	7 281	8 650	(1 369)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Composantes			
Comité des transports aériens	6 335	7 549	(1 214)
Comité de la politique en matière de transport international	33	129	(96)
Comité des transports par véhicule à moteur	154	196	(42)
Comité des transports par chemin de fer	16 087	15 187	900
Comité des transports par eau	1 558	1 665	(107)
Division de l'Ouest	1 125	1 251	(126)
Direction de la recherche	3 567	4 078	(511)
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 813	3 833	(20)
Administration et soutien	10 293	12 222	(1 929)
Total	**42 965**	**46 110**	**(3 145)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1986	1985	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	135,1	161,8	(26,7)
Transports ferroviaires	288,1	295,4	(7,3)
Transports par véhicule à moteur	57,1	61,4	(4,3)
Autres transports	33,0	36,1	(3,1)
Recherche et analyse	82,9	102,0	(19,1)
Administration	155,2	186,7	(31,5)
Total	**751,4**	**843,4**	**(92,0)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1986	1985	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	120,7	145,7	(25,0)
Comité de la politique en matière de transport international	1,8	1,7	0,1
Comité des transports par véhicule à moteur	1,3	2,4	(1,1)
Comité des transports par chemin de fer	250,0	253,7	(3,7)
Comité des transports par eau	26,9	29,5	(2,6)
Division de l'Ouest	17,8	19,1	(1,3)
Direction de la recherche	52,1	67,0	(14,9)
Direction de l'exploitation et des tarifs	84,6	91,3	(6,7)
Administration et soutien	196,2	233,0	(36,8)
Total	**751,4**	**843,4**	**(92,0)**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	6 059	6 551	(492)
Transports ferroviaires	15 354	14 581	773
Transports par véhicule à moteur	2 265	2 208	57
Autres transports	1 562	1 694	(132)
Recherche et analyse	4 784	4 957	(173)
Administration	6 158	6 921	(763)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 232	5 677	(445)
Comité de la politique en matière de transport international	31	134	(103)
Comité des transports par véhicule à moteur	148	136	12
Comité des transports par chemin de fer	13 415	12 559	856
Comité des transports par eau	1 287	1 310	(23)
Division de l'Ouest	804	817	(13)
Direction de la recherche	3 121	3 277	(156)
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 486	3 392	94
Administration et soutien	8 658	9 610	(952)
Total	**36 182**	**36 912**	**(730)**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	1 274	2 153	(879)
Transports ferroviaires	3 161	3 365	(204)
Transports par véhicule à moteur	146	212	(66)
Autres transports	317	421	(104)
Recherche et analyse	762	1 318	(556)
Administration	1 123	1 729	(606)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1986 ($ x 1 000)	1985 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	1 103	1 872	(769)
Comité de la politique en matière de transport international	2	1	1
Comité des transports par véhicule à moteur	6	60	(54)
Comité des transports par chemin de fer	2 672	2 628	44
Comité des transports par eau	271	349	(78)
Division de l'Ouest	321	434	(113)
Direction de la recherche	446	801	(355)
Direction de l'exploitation et des tarifs	327	441	(114)
Administration et soutien	1 635	2 612	(977)
Total	**6 783**	**9 198**	**(2 415)**

DIVISION DE L'OUEST

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en 1979 aux termes d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devrait faire sentir sa présence de façon plus visible dans l'Ouest du Canada.

La Division, dont l'administration centrale se trouve à Saskatoon, a rapproché la Commission des Canadiens de l'Ouest du pays. Elle facilite les rapports avec les transporteurs aériens et ferroviaires, les expéditeurs industriels, les compagnies céréalières, les administrations des villes, des villages et des collectivités et tous les particuliers qui font usage des transports dans l'Ouest du Canada. La Commission peut ainsi fournir plus rapidement les renseignements demandés et donner suite tant aux requêtes officielles qu'aux plaintes officieuses.

Deux commissaires, membres de tous les comités modaux, ainsi qu'un petit groupe de spécialistes et d'employés de soutien travaillent au bureau de la Commission à Saskatoon.

Transport par chemin de fer

En 1986, la Division de l'Ouest a tenu deux audiences publiques de réexamen de requêtes en abandon d'embranchements ferroviaires. Ces requêtes portaient sur les subdivisions suivantes :

- la subdivision Porter de CN, au sujet de laquelle une audience publique a eu lieu le 19 août 1986, à Cando (Sask.), en vue de réexaminer la requête de CN en abandon du tronçon de voie de 18,0 milles situé entre Oban et Cando (Sask.); et

- la subdivision Corning de CN, au sujet de laquelle une audience publique a eu lieu le 21 août 1986, à Corning (Sask.), en vue de réexaminer la requête de CN en abandon du tronçon de voie de 14,4 milles situé entre Peebles et Corning (Sask.).

À l'issue de ces audiences, CN s'est vu ordonner de poursuivre l'exploitation de ces deux subdivisions. En outre, deux comités locaux, présidés par le directeur de l'Exploitation ferroviaire, ont été mis sur pied afin d'examiner des solutions de remplacement pour le transport du grain des élévateurs situés le long des subdivisions Porter et Corning. Des représentants des comités locaux de maintien des embranchements, des compagnies céréalières, du gouvernement de la Saskatchewan et de CN siègent à ces comités.

Parmi les autres activités relatives aux embranchements ferroviaires des Prairies en 1986, il convient de mentionner les suivantes :

- l'achèvement d'un raccordement entre la subdivision Kerrobert de CP Rail et la subdivision Dodsland de CN, près de Dodsland (Sask.), la cession du tronçon de voie situé entre Dodsland et Smiley à CP Rail et l'abandon de 51,2 milles de l'ancienne subdivision Dodsland de CN, de Dodsland jusqu'à Biggar (Sask.), en conformité avec l'ordonnance nº WDR 00618 du 31 décembre 1981;

- l'abandon, conformément aux ordonnances nos WDR 1986-00212, WDR 1986-00214 et WDR 1986-00213, de 10,7 milles de la subdivision Demay de CN, de 52,6 milles de la subdivision Brazeau de CN et de 20,16 milles de la subdivision Lac La Biche, respectivement, et l'abandon de 20,74 milles de la subdivision Amiens de CN et de 9,0 milles de la subdivision Oakland de CN, en conformité avec les ordonnances nos WDR 1984-00190 et WDR 1986-00105, respectivement; et

- l'enlèvement de 27,2 milles de la subdivision Lac du Bonnet de CP Rail et de 1,7 mille de la subdivision Cudworth de CN du réseau ferroviaire permanent, en conformité avec les modifications apportées à l'ordonnance prohibitive nº 3 du 29 octobre 1986 et

l'ordonnance prohibitive nº 18 du 9 juillet 1986, respectivement.

Au cours de l'année, la Division de l'Ouest a émis en tout 323 ordonnances et 233 décisions au sujet de services de trains de voyageurs, de nouveaux permis de services aériens et de modifications à des permis existants, de changements de contrôle, de transferts de services aériens commerciaux, de croisements étagés, de dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau, d'abandons de voie, d'ouvertures de services et de questions de tarifs et de taux.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1986

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	31	20	**51**
Requêtes totales (milles)	959	527	**1 486**
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	727	448	**1 175**
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	37	**127**
Requêtes en instance (milles)	–	9	**9**
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	**175**
Total, réseau ferroviaire permanent		**15 947,23 milles**	

Déplacement de voies ferrées à Regina

En 1984, la ville de Regina a déposé une requête en vertu de la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, au sujet de la phase I de son projet de déplacement de voies. En 1985, elle a présenté une requête portant sur la phase II.

CN et CP Rail ont demandé un contrôle judiciaire en Cour fédérale, Division de première instance, des agissements de la Commission dans l'acceptation de la requête relative à la phase I. Cette demande a été rejetée en novembre 1985. La Cour d'appel fédérale a entendu un appel de cette demande en juin 1986 et l'a rejeté. Une autre demande adressée à la Cour suprême du Canada a été refusée le 18 décembre 1986.

CN et CP Rail ont aussi demandé l'autorisation d'en appeler à la Cour d'appel fédérale d'une décision de la Commission selon laquelle la requête relative à la phase I était conforme. En février 1986, la Cour d'appel fédérale leur a refusé cette autorisation.

La requête concernant la phase II est à l'étude. Une audience publique sur la requête relative à la phase I a eu lieu à Regina (Sask.) le 3 novembre 1986.

Solutions nouvelles à l'exploitation des embranchements ferroviaires

La Division de l'Ouest s'occupe activement de mettre en oeuvre, de suivre et d'évaluer les solutions nouvelles à l'exploitation usuelle des embranchements ferroviaires au Canada.

Une enquête présidée par M. J.M. McDonough, commissaire principal pour la Division de l'Ouest, a été entamée à la fin de 1984 afin d'examiner des solutions nouvelles à l'exploitation des embranchements ferroviaires au Canada. Les commissaires R.J. Orange et D.H. Chapman y ont aussi participé. Le rapport d'enquête, publié en juin 1985, propose que des projets-pilotes, tels des lignes ferroviaires sur courtes distances et des élévateurs hors-voie, soient lancés pour mettre à l'épreuve les solutions de remplacement possibles des embranchements classiques.

L'une de ces solutions était le projet d'établissement d'un élévateur hors-voie dans la région de l'interlac au Manitoba. Depuis le 1er août 1986, le grain n'est plus transporté par chemin de fer à partir des élévateurs de Fisher Branch et de Broad Valley (Man.). Plutôt, il est acheminé par camion commercial jusqu'à un élévateur intermédiaire situé à Arborg (Man.), où il est chargé à bord de wagons-trémies puis transporté jusqu'à Thunder Bay. Le lancement officiel de ce projet a eu lieu à Fisher Branch le 12 septembre 1986. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation, présidé par le commissaire J.M. McDonough et formé de trois producteurs céréaliers de la région, de M. Felix Holtmann, député, et de représentants de CN, de CP Rail, de la Manitoba Pool Elevators Ltd. et de l'Office du transport du grain, se réunit périodiquement dans la région de l'interlac au Manitoba.

La Central Western Railway, compagnie albertaine, a reçu du Cabinet l'autorisation d'acheter les 108 milles de la subdivision Stettler de CN. Cette ligne sert à l'acheminement d'environ 150 000 tonnes de grain par année. La compagnie a l'intention d'échanger les wagons avec CN à Ferlow Junction et avec CP Rail à Stettler. Un comité de mise en oeuvre et d'évaluation a été nommé par le ministre des Transports; il est présidé par le commissaire J.M. McDonough et formé de producteurs céréaliers, de M. Arnold Malone, député, et de représentants de quatre compagnies céréalières situées le long de la ligne, du gouvernement provincial, de deux compagnies de chemin de fer, de l'Office du transport du grain et des collectivités situées le long de la ligne.

Le 12 septembre 1986, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement fédéral réservait des fonds excédant 50 millions de dollars à la mise en oeuvre de solutions inédites telles que la ligne de courte distance Stettler et le projet d'élévateur hors-voie de la région de l'interlac. Trois directions de la Division de l'Ouest et un avocat ont participé aux projets.

Service de trains de voyageurs

Le prototype de l'autobus sur rail de la Winnipeg Coach Sales & Services Ltd., qui était à l'essai dans le nord du Manitoba en 1986, a montré des défectuosités de conception et il a dû être retiré du service. Transports Canada a terminé ce programme. Cependant, la British Rail Engineering Ltd. poursuivra les essais, entre autres ceux de deux unités qui ont été modifiées pour soutenir les rigueurs de l'hiver canadien.

La décision nº WDR 1986-01 a été rendue le 28 janvier 1986; elle ordonne à CN de maintenir le service voyageurs entre Edmonton et Waterways (Alb.), à certaines conditions. Le personnel de la Commission a fait une étude du service à la fin de 1986, afin de juger de la qualité et de la nécessité du service de train de voyageurs actuel entre Edmonton, Lac La Biche et Waterways. Il s'en est suivi une décision et ordonnance de la Commission enjoignant à CN, entre autres choses, de justifier qu'elle ne devrait pas exploiter un train de marchandises régulier en commun avec les trains M289 et M290 pendant une durée d'un an.

Fermetures de gares

À la suite d'audiences publiques tenues en novembre 1985, la décision nº WDR 1986-02 a été rendue en février 1986. Elle ordonne à CN d'enlever les chefs de gare et les bâtiments de gare à Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermilion, Camrose, Grand Centre et Hinton (Alb.) et à Biggar et Unity (Sask.), et de remplacer les bâtiments de gare par un abri de quai de trains de voyageurs à Wainwright, Edson et Hinton ainsi qu'à Biggar et Unity. La requête visant à enlever le chef de gare et les bâtiments de gare à Lloydminster (Alb.) a été refusée.

Étude sur l'utilisation commune des voies

Cette étude, entreprise de concert en 1983 par la CCT, Transports Canada, CP Rail, CN et les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, avait pour objet de trouver des moyens d'acheminer un plus grand volume de trafic sur les deux voies ferroviaires qui relient Kamloops et Matsqui (C.-B.). Le rapport final a été publié au début de 1986. Les responsables ont convenu de laisser cette affaire en suspens.

Programme de remise en état des embranchements

Une entente officielle conclue par Transports Canada et la CCT confie à la Division de l'Ouest la responsabilité des vérifications financières et des inspections techniques inhérentes au Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Ce programme du gouvernement fédéral, dont l'objet est de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements tributaires du transport du grain dans le réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien, s'est poursuivi en 1986. Une fois les embranchements remis en état, des wagons complets de marchandises d'un poids brut de 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1986, les dépenses de ce programme se chiffraient à environ 696 millions de dollars.

En 1986, les vérifications financières du travail accompli aux termes des accords de remise en état antérieurs ont été achevées. Les travaux en cours ont fait l'objet d'inspections techniques et on a terminé les inspections préliminaires aux travaux prévus pour 1987-1988. On s'attend à ce que, d'ici

le 31 mars 1987, 1 460 milles d'embranchements aient fait l'objet de travaux de réfection dont le coût approximatif s'élèvera à 96 millions de dollars.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1986, la construction par CP Rail du tunnel de Rogers Pass (C.-B.) s'est poursuivie à grande échelle. Un jalon important a été atteint le 24 octobre, lorsque les équipes qui creusaient à partir de l'est et de l'ouest se sont rejointes sous le mont Macdonald.

Ce projet d'amélioration des voies, qui vise à réduire la pente de la voie de CP Rail vers l'ouest et à augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, aura coûté plus de 600 millions de dollars lorsqu'il sera terminé. Le projet prévoit la construction de vingt et un milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de onze ponts.

Le directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision de la Commission. Comme nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement, composé de représentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission, a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant leur exécution. Les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de surveillance de l'entretien

L'une des responsabilités de la CCT en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* est la surveillance des travaux d'entretien effectués annuellement par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du transport du grain. Ce programme de surveillance a été appliqué en 1986 sous la direction du directeur de l'Ingénierie de la Division de l'Ouest.

Exploitation et tarifs

Au cours de l'année, le personnel de la Division de l'Ouest chargé de l'exploitation a fait enquête et résolu diverses plaintes portant sur des taux marchandises précis et il a fourni, au besoin, des renseignements et des conseils sur les taux et les tarifs marchandises aux commissaires, aux hauts fonctionnaires et à des organismes privés. Il a aussi répondu à de nombreuses demandes de renseignements relatives aux répercussions possibles du projet de la nouvelle *Loi nationale sur les transports*.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

J.F. Walter, président
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.
Mike Landers
Paul Langlois[2]
J.M. McDonough
R.J. Orange
B.R. Wolfe

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Nomination le 27 juin 1986.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire grâce au pouvoir de réglementation que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Activités de réglementation

Les activités de réglementation du CTCF sont de nature technique et économique.

Sur le plan technique, la sécurité ferroviaire est le principal champ de réglementation. Il se divise en sept grandes catégories, à savoir :

- les enquêtes sur les accidents;
- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle dans le secteur ferroviaire;
- la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard;
- les passages à niveau; et
- l'élaboration de normes.

Les deux tiers des ressources humaines du CTCF ont été consacrés, en 1986, à la réglementation de la sécurité du transport ferroviaire.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment : du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les voyageurs, les syndicats ferroviaires et les groupes d'intérêt public. La réglementation de la qualité du service est toutefois une activité dont l'importance relative a diminué et à laquelle ne sont désormais consacrés qu'un peu plus de 5 pour cent des ressources en personnel du CTCF.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est responsable des activités suivantes :

- vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral;
- analyser et élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires;
- calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et de la *Loi sur les chemins de fer*; et
- vérifier les montants exigés de VIA Rail Canada Inc. par les compagnies ferroviaires.

En 1986, les subventions versées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* se sont élevées à 671 millions de dollars, et 72 millions de dollars ont été versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*. Les frais d'exploitation imputés à VIA Rail se sont établis à environ 400 millions de dollars par année aux fins du règlement des factures. Ce secteur de la réglementation économique occupe environ 30 pour cent des ressources humaines du CTCF.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du CTCF. Il incombe à la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission d'administrer cette activité ainsi que toutes les autres questions afférentes aux tarifs et

à l'exploitation. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Le CTCF est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation. Des audiences publiques ont lieu sur les principales questions de transport ferroviaire. En tout, le CTCF a consacré, en 1986, 113 jours à la tenue de 12 audiences et il a rendu 38 décisions et 1 333 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du CTCF. Les décisions du CTCF résultant d'audiences publiques sont énumérées à l'appendice B – I.

Le personnel de l'administration centrale du CTCF est réparti entre trois directions. La Direction de l'exploitation et la Direction de l'ingénierie s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes : Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique :

- le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
- les normes et règlements; et
- les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemin de fer. En 1986, les bureaux régionaux ont inspecté 3 707 pièces de matériel de traction au cours de 779 visites et 27 314 wagons en 934 visites.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage et les réservoirs à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1986, le CTCF a inspecté 480 chaudières de chauffage, 191 chaudières fixes et 782 réservoirs à air de trains un peu partout au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets :

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1986, 5 980 milles de voies ont été inspectés; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. Des inspections spéciales d'emprises ont été menées à 47 endroits en 1986 et 26 requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues. De plus, huit requêtes ont été présentées en vue d'obtenir l'autorisation de construire des voies ou d'ouvrir des voies de transport de marchandises, et huit autres requêtes ont été déposées à l'égard de passages de pipeline.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1986, le Comité a reçu 216 requêtes de ce genre et rendu 200 ordonnances connexes.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et de CN, les travaux approuvés pour la saison 1986 sont évalués respectivement à 167 787 dollars et à 2 264 010 dollars.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1986, 415 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1986, le CTCF a traité 16 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par :

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), créé par le CTCF en 1972, est composé de représentants de l'administration des sociétés ferroviaires, des syndicats de cheminots et du personnel du CTCF et il est présidé par un commissaire de ce dernier. En 1985, le CCSF s'est réuni trois fois, tandis que des comités techniques agissant sous son autorité ont examiné tous les règlements nouveaux et révisés. Au fil des ans, le CCSF s'est révélé de plus en plus précieux comme point de participation des compagnies de chemin de fer et des syndicats aux délibérations du CTCF. Les discussions mi-informelles que permet le CCSF s'avèrent des plus utiles, tant pour le réglementateur que pour l'industrie réglementée.

Règlements

La Commission a publié quatre modifications du Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, nommément :

- une modification de la règle d'exploitation 290 relative aux aspects des signaux;
- une modification de la partie I de l'Annexe du Règlement n° O-8 relative aux aiguilles de la voie principale;
- une modification de la règle d'exploitation 96 au sujet de l'exploitation ferroviaire en territoire de commande centralisée de la circulation (CCC); et
- une modification de la règle d'exploitation 104B relative aux aiguilles à double commande.

Ont également été promulgués, le Règlement sur les wagons de matériel de service, CCT 1986-9 Rail, ainsi qu'une modification au Règlement sur le signalement des boîtes chaudes, dans l'ordonnance CCT 1983-2 Rail, et une modification au Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (O-21).

En 1986, le CTCF a approuvé des modifications au Règlement sur les sifflets et les cloches de locomotives, CRC c. 1166 (O-25), et au Règlement sur le vitrage de sécurité des trains, CCT 1982-9 Rail.

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de

croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau. Bien que 517 accidents se soient produits à des passages à niveau en 1986, le nombre de ces accidents décroît graduellement depuis de nombreuses années. On remarque, à ce chapitre, une diminution de 15 pour cent en 1986 par rapport à l'année précédente.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF les examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Le CTCF a versé, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*, des subventions de 9 millions de dollars, prévus dans le budget de 1986, au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 570 projets ont été réalisés. Fait à noter, le financement des croisements étagés relève de Transports Canada et non de la CCT.

Le CTCF a continué de participer à l'Opération Gareautrain, qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif.

Le CTCF compte également un groupe de travail permanent sur les accidents aux passages à niveau, lequel examine le problème des accidents aux passages à niveau et prend des mesures en vue de les réduire. En 1986, ce groupe a tenu quatre réunions. Il est composé de représentants des sociétés ferroviaires, des cheminots, de la police, de l'Opération Gareautrain, de la Fédération canadienne des municipalités, de Transports Canada et de l'Association des routes et transports du Canada – laquelle représente les sous-ministres provinciaux des Transports.

On tient un relevé informatisé des quelque 30 000 endroits où des voies publiques traversent des lignes de chemin de fer relevant de la compétence de la Commission. Ce relevé contient des renseignements importants aux fins de l'identification et de l'évaluation des passages nécessitant l'installation de dispositifs d'avertissement automatiques.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de trois croisements étagés en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*. De plus, en 1986, le CTCF a publié 32 ordonnances autorisant la construction ou la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Dès 1982, des discussions ont été entamées à Regina (Sask.) au sujet du déplacement de voies ferrées, et la ville a présenté une demande officielle en mars 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada, et un comité technique, regroupant des représentants de la ville, du gouvernement provincial, des sociétés ferroviaires et de la Commission, a terminé son examen des questions pertinentes. Une audience publique sur la phase I de la proposition de la ville quant au déplacement des voies a commencé en novembre 1986 et se poursuivra en 1987.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1986, 40 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés.

En mars et en avril 1986, tous les systèmes de signalisation des chemins de fer du Canada qui relèvent de la compétence du gouvernement fédéral ont été vérifiés, à la demande du ministre des Transports. Grâce à ce programme de vérification, on a pu confirmer que les signaux électriques fonctionnaient comme il se doit en territoire de signaux automatiques de canton, de commande centralisée de la circulation, ainsi qu'à tous les ponts mobiles enclenchés et à toutes les voies et tous les passages à niveau enclenchés. Le programme de vérification de la signalisation a

porté sur 3 937 milles de voies de CP Rail, 5 592 milles de voies de CN et 546 milles de voies d'autres compagnies.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau : accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage et accroissement de la fréquence de clignotement des appareils d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces. Suite au programme mené en Colombie-Britannique et en Alberta, on a commencé en 1986 l'installation de nouveaux signaux d'avertissement rouge et blanc en Saskatchewan, au Manitoba et dans certaines parties de l'Ontario. Il est prévu de remplacer tous les anciens signaux existant au Canada en installant progressivement ces nouveaux modèles jusqu'à l'extrémité est du pays.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre. On a également examiné les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau, en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

Des représentants de la Direction participent activement aux travaux de comités qui font des recherches sur les dispositifs de protection et sur l'utilisation de dispositifs d'avertissement actif aux abords des passages à niveau.

Au cours de l'année, 314 projets de construction relatifs au matériel de signalisation ont été réalisés. En outre, 341 autres projets, habituellement des travaux mineurs, ont été entrepris aux installations déjà en place.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de cinq secteurs de réglementation technique :

- les enquêtes sur les accidents;
- le transport de marchandises dangereuses;
- le contrôle de l'exploitation;
- l'hygiène et la sécurité professionnelle; et
- le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission canadienne des transports. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1986, environ 4 400 accidents et incidents ont été signalés à la Direction. Même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 000 cas, dont 517 accidents survenus à des passages à niveau, 273 déraillements et 74 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice B – V). Comme on l'a dit précédemment, le nombre d'accidents aux passages à niveau a baissé de 15 pour cent en 1986, ce qui est considérable. Toutefois, le nombre de déraillements a été inférieur de seulement 2 pour cent à ce qu'il était l'année précédente, tandis que le nombre de collisions a augmenté dans la même proportion.

Paliers d'enquête sur les accidents

À la Commission canadienne des transports, le palier le plus élevé d'enquête sur les accidents est une enquête publique menée par les commissaires. En 1986, pareille enquête a eu lieu concernant la collision du 15 février entre un train de voyageurs et un train de marchandises arrêté au point milliaire 13,8 de la subdivision Drummondville de CN à Trudel (Qc). Le rapport de cette enquête a été rendu public le 23 octobre 1986.

Le second palier le plus élevé d'enquête sur les accidents est une enquête faite en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer* ou de l'article 81 de la *Loi nationale sur les transports*, articles en vertu desquels le personnel du CTCF est habilité à faire une enquête indépendante. L'article 81 a été invoqué en rapport avec la collision du 8 février entre un train de voyageurs et un train de marchandises au point milliaire 173,0 de la subdivision Edson de CN à Hinton (Alb.), afin d'épauler le juge René Paul Foisy chargé d'une commission d'enquête indépendante. Les conclusions de la CCT n'entrent cependant pas en ligne de compte dans l'enquête

plus vaste menée par le juge Foisy, ni dans son rapport.

Au total, 12 enquêtes en vertu de l'article 226 ont été autorisées et menées par le CTCF en 1986, et les rapports sur 10 d'entre elles sont terminés. La liste de ces enquêtes est donnée ci-après.

2 janv.	Déraillement au point milliaire 98,1 de la subdivision Wynyard de CP Rail à Elfros (Sask.)
4 janv.	Fuite dans un wagon citerne au point milliaire 173,2 de la subvidision Newcastle de CN à Campbellton (N.-B.)
11 janv.	Déraillement au point milliaire 102,8 de la subdivision Lac St-Jean de CN à Lac-Édouard (Qc)
28 janv.	Déraillement au point milliaire 52,7 de la subdivision Kaministiquia de CP Rail à Raith (Ont.)
12 févr.	Déraillement au point milliaire 13,37 de la subdivision Parry Sound de CP Rail à Parry Sound (Ont.)
15 févr.	Déraillement au point milliaire 96,3 de la subdivision Yale de CN à Fort Langley (C.-B.)
10 mars	Déraillement au point milliaire 57,74 de la subdivision Galt de CP Rail à Cambridge (Ont.)
2 avril	Déraillement au point milliaire 72,5 de la subdivision Kingston de CN à Bergin (Ont.)
16 avril	Incidents relatifs à des défectuosités des wagons-citernes à divers emplacements
24 mai	Fuite dans un wagon-citerne au point milliaire 26,4 de la subdivision St-Guillaume de CP Rail à Ste-Rosalie (Qc)
12 juin	Collision entre un convoi de trois locomotives en dérive et un train de marchandises au point milliaire 47,29 de la subdivision Joliette de CN à Shawinigan (Qc)
17 sept.	Collision entre un train de marchandises et un train facultatif de travaux au point milliaire 1,0 de la subdivision Little Current de CP Rail à Espanola (Ont.)

Les enquêtes sur les accidents moins graves sont faites par le personnel des bureaux régionaux du CTCF et leurs rapports sont transmis à l'administration centrale de la Commission qui en fait une analyse plus poussée et qui prend les mesures nécessaires.

Transport de marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

Une audience a eu lieu à Vancouver en mars 1986 pour étudier la solution privilégiée de la CCT en vue de l'élimination du transport des marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver. La décision confirme l'interdiction de faire passer les marchandises dangereuses par la rampe d'accès aux traversiers de Canadien Pacifique à compter du 15 avril 1986 et, à court terme et de façon provisoire, déroute les marchandises dangereuses vers la rampe d'accès aux traversiers de la Burlington Northern. À plus long terme, il est recommandé qu'un groupe formé de représentants des trois paliers de gouvernement à Vancouver – à savoir les gouvernements fédéral, provincial et municipal – prépare une solution au transport des marchandises dangereuses. Cette recommandation est en voie d'exécution sous la direction de Transports Canada.

Au nombre des accidents importants qui mettaient en cause des marchandises dangereuses et qui ont été traités, il convient de mentionner le déversement de bisulfate de sodium au cours d'un déraillement survenu à Sucker Lake (Ont.); le déversement d'acide sulfurique au cours d'un déraillement à Cranberry Lake (Ont.); le déversement d'acide sulfurique à Campbellton (N.-B.); la fuite d'ammoniac anhydre à Ste-Rosalie (Qc); et le déversement de soude caustique et de dichlorure d'éthylène au cours d'un déraillement à Fort Langley (C.-B.).

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités, les industries et les groupes d'intervention en cas d'urgence.

Les ordonnances du CTCF concernant les installations de stockage en vrac font l'objet de modifications profondes visant à les mettre à jour et à les rendre applicables aux installations non ferroviaires.

Le programme d'inspection des conteneurs, mis sur pied en collaboration avec Revenu Canada et avec les administrations portuaires visées par les expéditions conteneurisées de marchandises dangereuses, s'est poursuivi en 1986; il a peu progressé cependant, parce que le personnel a été appelé à s'occuper d'autres activités touchant les enquêtes sur les accidents et la conformité au règlement.

Observation des règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1986, la Division des marchandises dangereuses a répondu à 1 800 demandes écrites et à 8 000 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Le personnel a effectué 11 000 inspections de wagons, de terminus, de gares de triage et d'installations d'expédition.

Le personnel a aussi effectué 16 vérifications de sécurité en vue de l'approbation de requêtes présentées par des fabricants de réservoirs de gaz comprimé et par des agences d'inspection indépendantes. Quelque 13 ordonnances ont été délivrées sous ce rapport. Le personnel a également inspecté et approuvé trois nouvelles installations d'études d'impact.

Le personnel affecté au secteur des marchandises dangereuses a inspecté 660 installations de stockage en vrac qui relèvent de la compétence de la CCT et 112 autres emplacements du genre que desservent les compagnies de chemin de fer. Vingt-cinq installations pour les réévaluations hydrostatiques ont été approuvées. En vertu de l'ordonnance générale CCT 1978-11 Rail, un centre de manutention d'explosifs a été approuvé et une décision concernant un autre centre n'avait pas encore été rendue à la fin de 1986.

En vertu de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*, les responsables de ces marchandises à l'administration centrale et aux bureaux régionaux du CTCF ont participé à plusieurs nouveaux domaines d'activités, tels des inspections d'installations de chargement et de déchargement qui ne sont pas situées sur l'emprise ferroviaire mais qui sont desservies par les chemins de fer.

Le projet pilote lancé dans la région de l'Ontario aux fins d'évaluation des besoins de ressources pour les programmes relatifs aux marchandises dangereuses a pris fin en 1986. Il a fourni de précieux renseignements sur les programmes actuels d'inspection des marchandises dangereuses et révélé divers moyens de les améliorer.

Les agents, marchandises dangereuses, ont reçu de la formation sur le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer. Quatorze agents régionaux ont été formés à la *Loi sur les marchandises dangereuses* et aux règlements édictés par Transports Canada et d'autres agents ont reçu une formation sur la façon de procéder lorsqu'il y a fuite ou déversement de matières dangereuses et sur l'intervention d'urgence.

Trois cent vingt-sept nouveaux permis spéciaux ont été délivrés en vertu de l'alinéa 71.6(a) du Règlement et, concurremment, 327 autres ont été annulés ou révisés. Dix requêtes ont été rejetées. Les permis spéciaux sont délivrés à l'égard du transfert de produits, des mouvements en un seul voyage, des nouvelles techniques de calage et d'arrimage et de l'emballage des marchandises dangereuses.

En 1986, 681 accidents et incidents mettant en cause des marchandises dangereuses ont été rapportés; les agents, marchandises dangereuses, de l'administration centrale et des régions se sont occupés de 223 d'entre eux.

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité.

Des audiences publiques concernant les requêtes déposées par CN et CP Rail en vue d'obtenir la permission de modifier le Règlement n° O-8, Règlement unifié d'exploitation (RUE) de la CCT ont eu lieu à Hull (Qc) en octobre et en novembre 1986. Des audiences régionales sur cette question ont aussi été tenues à Moose Jaw et à Montréal en décembre. D'autres audiences régionales auront lieu à Toronto, Moncton, Edmonton, Vancouver et Winnipeg au début de 1987. Les requêtes en modification du RUE sont en fait des requêtes en vue d'obtenir la permission d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue et de relocaliser le personnel de queue dans la cabine de la locomotive de tête.

La question qui est au coeur de ces audiences est de savoir si la sécurité ferroviaire serait moindre advenant l'agrément des requêtes. À cet égard, une considération importante aux audiences a été le résultat des tests sur place et des essais en laboratoire, lesquels visaient à évaluer la fiabilité et la précision d'un dispositif électromécanique appelé système d'information de queue et les résultats des enquêtes faites auprès des employés des équipes de queue en vue d'évaluer les diminutions possibles de la sécurité ferroviaire qu'entraînerait leur relocalisation en tête de train. Ces tests ont été prescrits dans une décision antérieure du CTCF, et le personnel du Comité a participé activement à l'établissement, à la surveillance et à l'analyse ultérieure du programme d'essai.

À la demande du ministre des Transports, le personnel du CTCF a entrepris un programme de surveillance de tous les centres de régulation ferroviaire entre mars et mai 1986. Les activités des régulateurs ont été suivies et leurs locaux ont été inspectés du point de vue de leur convenance, surtout en ce qui concerne l'espace et le bruit. Quelques exceptions ont été notées et ont été portées à l'attention des compagnies de chemin de fer pour correction.

Le programme de contrôle des trains chargés de marchandises dangereuses spéciales à divers points d'entrée afin de vérifier leur conformité aux règlements s'est poursuivi en 1986. Au cours de l'année, 851 trains ont été contrôlés, dont 268 transportaient des marchandises dangereuses speciales. Un seul cas d'infraction a été relevé.

Le Comité a reçu 3 requêtes en application de la méthode de cantonnement manuel de contrôle des trains dans 18 subdivisions, de la part de CN, et 5 requêtes en application de cette méthode dans 23 subdivisions, de la part de CP Rail. Les requêtes relatives aux 18 subdivisions de CN ont été examinées et 17 d'entre elles ont été approuvées. De même, les requêtes relatives aux 23 subdivisions de CP Rail ont été examinées et 20 d'entre elles ont été approuvées.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation selon lequel des experts voyagent dans les locomotives et les fourgons de queue pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1986, ils ont inspecté 1 315 trains, parcouru 161 789 milles et visité 75 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation. Ce programme a été intensifié en 1986, particulièrement durant la période de mars à août, pour respecter un engagement pris envers le ministre des Transports.

Hygiène et sécurité professionnelle

En 1986, une équipe de rédaction formée de personnel du CTCF et de Travail Canada a poursuivi sa consultation directe avec l'industrie ferroviaire concernant la préparation d'un règlement sur la santé et la sécurité au travail des employés affectés à l'exploitation des trains. Ce règlement a été remanié deux fois au cours de l'année, et chacune des versions a été distribuée, pour fins d'observations, à toutes les compagnies de chemin de fer relevant de la compétence du CTCF, aux syndicats et aux autres parties intéressées. Après la préparation de chacune des versions du règlement, l'équipe de rédaction a rencontré des représentants du secteur ferroviaire pour discuter des questions particulières susceptibles de les préoccuper en rapport avec ce règlement.

À l'issue de la phase de consultation de l'industrie ferroviaire, le règlement sur la santé et la sécurité des employés affectés à l'exploitation des trains a été remanié et présenté au CTCF pour étude et approbation. La date visée de promulgation de ce règlement est le 31 mars 1987.

Le CTCF a reçu pour la première fois une plainte déposée par un employé en vertu de l'article 85 du Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains. Cet article habilite les employés à demander un redressement lorsqu'ils font l'objet de mesures disciplinaires après avoir invoqué le droit de refuser d'utiliser ou de faire fonctionner un objet ou de travailler dans un endroit. Dans l'ordonnance n° R-40083 du 4 décembre 1986, le CTCF a ordonné à la compagnie de chemin de fer d'annuler les mesures disciplinaires imposées à l'employé. Par la suite, la compagnie a saisi le Comité de révision de la CCT d'une requête relative à l'ordonnance du CTCF.

À la suite du rapport interne du CTCF sur les conditions d'hygiène et de sécurité professionnelle dans les cabines des locomotives diesel en Colombie-Britannique, le CTCF a ordonné à CP Rail (ordonnance n° R-40084 du 3 décembre 1986) de justifier, au plus tard le 9 janvier 1987, que la compagnie ne devrait pas être tenue par une ordonnance du CTCF d'équiper toutes les locomotives placées en tête d'un train ou dans une position de commande de meilleures installations d'hygiène et de conservation des aliments.

Contrôle qualitatif des services

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1986, le CTCF était saisi de deux requêtes de CN en centralisation des dépôts. Des décisions ont été rendues à l'égard de ces deux requêtes, l'une à l'issue d'une audience publique et l'autre d'après l'information figurant au dossier de la Commission. CN n'a déposé aucune nouvelle requête de centralisation des dépôts de messagerie en 1986.

Vers la fin de 1986, deux nouvelles requêtes ont été reçues : l'une de la Chesapeake and Ohio Railway Company et l'autre de CP Rail, au nom de la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company. Ces requêtes, qui visent l'enlèvement de postes de dépôts dans le centre sud de l'Ontario, sont actuellement à l'étude.

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission.

Les ordonnances et les décisions rendues en 1986 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance le 31 décembre 1986 sont énumérées en détail aux appendices B – II et B – III de ce rapport.

Au total, le Comité a reçu au cours de l'année 18 requêtes en autorisation de supprimer des voies en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de neuf de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest. Une des requêtes était reportée de 1984 et cinq autres de 1985. Des ordonnances autorisant l'enlèvement des voies ont été prises à l'égard de 13 des 15 autres requêtes. Le 31 décembre 1986, il restait en instance deux requêtes déposées en vertu de l'article 106.

Services voyageurs

Ce programme a pour objet l'évaluation des requêtes et des propositions présentées par les compagnies de chemin de fer en vue d'obtenir l'autorisation de modifier ou de restructurer les services de trains de voyageurs. Le programme comprend également la surveillance et l'évaluation de la qualité et de l'efficacité de ces services.

Le programme de contrôle de la qualité exige que les inspecteurs du CTCF fassent rapport de l'état du matériel ferroviaire voyageurs et des installations des gares, de la disponibilité et de l'accessibilité des services voyageurs, de la fiabilité, de l'efficacité et du niveau de service ainsi que de la conformité générale de la compagnie de chemins de fer avec les exigences de sécurité et de service.

En 1986, les inspecteurs ont contrôlé 870 trains de voyageurs. De ce nombre, 602 ont été jugés satisfaisants et sans défectuosité. Au total, 329 défectuosités, de gravités diverses, ont été décelées. Deux tiers d'entre elles se rapportaient à la ponctualité et un tiers aux services de bord. Les gares et les installations de VIA Rail ont été inspectées à 648 reprises et 69 lacunes ont été relevées. Elles ont été portées à l'attention du personnel compétent de la compagnie en vue de mesures correctives et ont ultérieurement fait l'objet d'une nouvelle inspection.

Outre les rapports de surveillance, les plaintes et les demandes de renseignements formulées par le public en général sont considérées d'importants indicateurs de qualité du service. En 1986, 40 plaintes relatives aux services voyageurs ont été reçues de diverses sources. De ce nombre, 17 exprimaient une insatisfaction à l'égard des services du bord et des services connexes, 9 formulaient des reproches concernant l'horaire des trains, 9 contenaient des plaintes et demandaient des précisions relatives à la sécurité et 5 étaient des demandes de renseignements.

Depuis que le Ministre s'est prononcé sur le transport par chemin de fer des personnes atteintes d'invalidité, le CTCF a achevé en 1985 la tâche qu'il s'était fixée, à savoir établir des normes d'accessibilité aux installations des gares. À la fin de 1986, il a été demandé au CTCF de préparer et de produire des normes d'accessibilité au matériel ferroviaire voyageur. Ces normes visent à assurer l'accessibilité des personnes atteintes d'invalidité au service de transport fourni par VIA Rail. Ce travail devrait être terminé au début de 1987.

En conformité avec le paragraphe 260(8) de la *Loi sur les chemins de fer*, qui prescrit de réexaminer une demande de suppression de service à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, l'ordonnance n° R-39638 du 6 août 1986 a été prise afin de maintenir 14 services de train de voyageurs (voir l'appendice B – IV).

À la suite de l'audience publique tenue le 3 octobre 1983, la décision et ordonnance n° R-39047 a été prise le 24 février 1986. Cette ordonnance et décision supprime l'exploitation du service de train de voyageurs entre Pagwa River et Nakina et la maintient entre Hearst et Pagwa River. Par suite de nouvelles preuves, CN a demandé au Comité de révision de la Commission de réexaminer l'ordonnance susmentionnée. Le Comité de révision a agréé la requête de CN et ordonné la suppression du service.

La situation de chacun des services voyageurs relevant de la compétence du Comité est donnée à l'appendice B – IV du présent rapport.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Cette Direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions et des paiements (voir les appendices B – VI à B – XIV).

En 1986, le Comité a approuvé les versements suivants :

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	671 135 838
Loi sur les chemins de fer	
- Demandes anticipées en 1986[2]	42 308 918
- 1985[3]	16 230 092
- 1982-1984[3]	13 148 076
Total	**742 822 924**

[1] Conformément au Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184, 5 avril 1984, et à l'accord entre le ministre des Transports et BC Rail Ltd. et aux décrets y afférents CP 1985-3108, 10 octobre 1985, et CP 1985-3740, 19 décembre 1985.
[2] Conformément au crédit 85a (Transports), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.
[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Division de la comptabilité

Cette Division s'occupe de la Classification uniforme des comptes (CUC) et de son application, afin de répondre aux besoins d'information actuels. Cela suppose entre autres choses qu'elle doit s'assurer que l'information fournie par les compagnies de chemin de fer est pertinente et utile pour le calcul des frais. La Division s'occupe aussi de la vérification des livres des compagnies de chemin de fer, du calcul des taux d'amortissement, de l'examen des besoins en capitaux de roulement des sociétés ferroviaires et des taux du coût en capital.

Il incombe à la Division de la comptabilité de suivre les investissements des compagnies de chemin de fer, conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO). Pour ce faire, elle doit, chaque année, s'assurer que les compagnies de chemin de fer publient leurs investissements de l'année antérieure et leurs projets pour l'année en cours et les années ultérieures, vérifier leurs déclarations d'investissements de l'année antérieure et analyser leurs projets d'investissement. Les conclusions sont transmises au ministre des Transports, lequel peut, compte tenu de celles-ci, ne pas verser de fonds aux compagnies de chemin de fer.

La Division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification; elle a, par exemple, examiné les éléments liés à la comptabilité et d'ordre financier des frais imputés à VIA Rail en 1985 par CN et CP Rail et rapportés plus en détail par la Division de l'analyse des services. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement. Au nombre des autres activités entreprises en 1986 figurent l'identification et la solution des questions de comptabilité sur une base permanente, y compris l'examen des méthodes de CN relatives à l'attribution de l'actif fixe par centre de coûts géographique.

La Division de la comptabilité, dont le personnel fait fonction de conseiller financier dans le cadre du Programme de remise en état des embranchement, a aidé à terminer la vérification des quatre accords faisant partie du programme. La Division devrait suivre l'examen jusqu'aux dernières phases du programme.

La Division a participé à l'audience publique sur le déplacement des voies à Regina. Plus précisément, son personnel a donné aux commissaires et à l'avocat de la Commission des avis sur des questions de finance, de comptabilité et de fiscalité. L'audience publique se poursuivra en 1987.

La Division joue un rôle de premier plan dans la révision de la formule de calcul de mise à jour des taux de location d'équipement. Des discussions ont lieu, au niveau du Comité technique, avec des représentants des compagnies de chemin de fer et de la Fédération canadienne des municipalités. Le travail dans ce domaine se poursuivra en 1987.

Un élément important de l'application de la décision sur la méthode d'établissement du coût en capital (1985) est la détermination des besoins en capitaux de roulement de CN et de CP Rail. Cela suppose de cerner les avances et les retards des sociétés ferroviaires en ce qui concerne la perception des recettes et le paiement des dépenses, et de calculer les niveaux d'inventaire appropriés. Le travail dans ce domaine se poursuivra aussi en 1987.

Division de l'établissement du prix de revient

Cette Division élabore des méthodes et des systèmes informatisés d'établissement de prix de revient pour les compagnies ferroviaires. Ceci comprend : la vérification des coûts unitaires et particuliers devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs; l'examen des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail; le service de soutien au programme d'audiences réglementaires; et l'établissement des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris les taux applicables au grain statutaire visé par la LTGO. En outre, la Division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du Comité.

La Division a fait le premier examen complet des coûts qui soit conforme aux dispositions de la LTGO. L'examen, entériné par le CTCF, établit que les coûts variables des compagnies de chemin de fer pour le transport du grain de l'Ouest en 1984 ont été de 817,8 millions de dollars pour un volume de 32,9 millions de tonnes. Ces coûts variables comprennent 103 millions de dollars afférents aux lignes, plus précisément à 6 988 milles d'embranchements ferroviaires tributaires du grain dans l'Ouest du Canada.

Comme l'exige la LTGO, les coûts variables de 1984 serviront de base au calcul des taux marchandises annuels pour les quatre prochaines campagnes agricoles (1987-1988 à 1989-1990). Avant l'achèvement de l'examen des coûts, 1980 était la dernière année pour laquelle on connaissait les coûts ferroviaires détaillés de transport du grain de l'Ouest.

L'examen des coûts a nécessité une consultation exhaustive avec les diverses parties représentées au sein du Comité supérieur du transport du grain, y compris des représentants des producteurs, des coopératives céréalières, des compagnies de chemin de fer et de l'Office du transport du grain. Des consultations informelles ont aussi eu lieu avec des représentants des provinces de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan.

Quelque 30 rapports techniques ont été préparés par la Division au cours de l'examen, lequel comportait aussi une évaluation de la convenance du niveau de la contribution du trafic de grain de l'Ouest aux coûts fixes d'une compagnie de chemin de fer et un examen de la convenance des facteurs inclus dans l'indemnité de CN.

Une tâche importante confiée à la Division a consisté à prévoir le coût du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole

1986-1987, dans le but d'établir le nouveau barème pour les expéditions du grain statutaire comme le prévoit la LTGO. À ce titre, la Division est chargée de déterminer, chaque année, quels embranchements de l'Ouest seront désignés comme étant tributaires du grain et de recommander au ministre des Transports le montant de l'indemnité de CN.

La Division a aussi entrepris la révision des coûts de transport du grain en Colombie-Britannique en vertu de la LTGO. Cette révision est presque terminée.

La Division achève la vérification des coûts unitaires de marchandises de CN et de CP Rail pour 1985. Un nouveau système de calcul des frais ferroviaires de classe II a été établi d'après la nouvelle Classification uniforme des comptes. Les coûts unitaires et particuliers de l'Ontario Northland Transportation Commission ont été établis jusqu'à 1983. Le personnel a terminé sa vérification des coûts unitaires et particuliers inclus dans les frais imputés à VIA Rail en 1984 par CN et CP Rail. La Division de l'analyse des services fait état, de façon plus détaillée, de ce programme.

En 1986, la Division était à finaliser les coûts particuliers des paiements de subvention applicables à l'exploitation des embranchements de CN et de CP Rail pour 1984.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à toutes les directions du CTCF, la Division a conçu plusieurs nouveaux systèmes informatisés, notamment pour les demandes d'indemnité déposées par les sociétés ferroviaires en vertu de la LTGO. Le personnel de la Division a également assuré un soutien informatique dans le cadre de l'examen du prix de revient. La Division a fait l'achat de nouveaux micro-ordinateurs pour faciliter le traitement effectué sur les plus petits systèmes du CTCF et réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

Suivant la requête déposée par VIA Rail le 27 octobre 1986 en vue d'obtenir le réexamen par le CTCF de questions particulières de frais ferroviaires, le CTCF a créé le 17 décembre 1986 un groupe de travail technique et en a approuvé le mandat qui est d'examiner les questions de calcul des frais et de présenter un rapport au CTCF à la fin de 1987. Les membres du groupe de travail technique proviennent de VIA Rail, CN, CP Rail, Algoma Central Railway (compagnies de chemin de fer de classe II), des coopératives céréalières, de Transports Canada et des provinces.

Division de l'analyse des services

Cette Division verse les subventions conformément à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO); détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; mène annuellement des enquêtes sur les montants que CN et CP Rail exigent de VIA Rail; et établit des prévisions de coûts pour déterminer les niveaux des tarifs-marchandises.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux embranchements non rentables et aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail.

Une part appréciable des ressources de la Division a été consacrée à l'étude en temps opportun des demandes de subvention aux termes de la LTGO présentées mensuellement par CN, CP Rail et BC Rail Ltd.

La Division a également consacré des ressources appréciables à l'examen et à la vérification des statistiques présentées par CN et CP Rail et destinées à être utilisées dans le cadre de l'étude sur les prix de revient effectuée en vertu de la LTGO et du système de connaissement sur lequel reposent les paiements versés en vertu de cette loi.

Au titre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, sept audiences publiques ont eu lieu en 1986, dont deux par la Division de l'Ouest, au sujet de requêtes en abandon d'embranchement. Des examens de dossier sans audiences ont été faits à l'égard de 14 autres requêtes en abandon d'embranchement; 3 d'entre eux ont été traités par la Division de l'Ouest. Quinze nouvelles requêtes visant l'abandon de dix-sept embranchements ont été déposées par les compagnies de chemin de fer en 1986, dont trois à l'égard de lignes des Prairies. En 1986, 40 décisions et ordonnances ont été rendues au sujet des demandes d'abandon d'embranchements, dont 10 par la Division de l'Ouest.

À la demande du ministre des Transports, la CCT fait annuellement enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services

exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. La Division a terminé sa vérification des charges de travail de CN et de CP Rail, ce qui a été combiné aux résultats des vérifications des divisions de la Comptabilité et de l'Établissement du prix de revient afin de calculer les frais totaux imputés à VIA Rail par les sociétés ferroviaires en 1984. Les résultats de l'enquête de la Commission ont été signalés au Ministre le 20 mai 1986 en ce qui concerne les coûts totaux du réseau et les coûts par fonction principale, et le 10 juillet 1986, en ce qui concerne les coûts par service de trains de voyageurs. En outre, la Division a achevé au cours du deuxième semestre de l'année la plupart des calculs des frais, y compris les frais de manoeuvres inter-service, que CN et CP Rail peuvent imputer à VIA Rail au titre de l'exploitation en 1985.

La Division a déterminé le prix de revient des exploitations ferroviaires afin de déterminer les tarifs-marchandises s'appliquant au transport des produits du colza visés par le décret CP 1976-894. Aux fins de tarification, les coûts du transport du colza par CN et CP Rail en 1987 ont été comparés à l'ordonnance du CTCF prise le 19 décembre 1986.

À l'issue de l'audience de 1985 concernant l'enquête sur les taux de transport par conteneurs à Terre-Neuve, une ordonnance et décision a été prise par le CTCF le 14 février 1986. Cette ordonnance et décision oblige CN à appliquer certains critères de coûts dans le calcul des taux marchandises compensatoires. Les taux jugés être inférieurs aux niveaux compensatoires ont été portés à des niveaux compensatoires et déposés à nouveau par les compagnies de chemin de fer. Le gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador en a appelé de l'ordonnance du CTCF au Comité de révision de la Commission et à la Cour d'appel fédérale. À la fin de l'année, aucune décision n'avait été rendue concernant ces appels.

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Paul Langlois, président

M.D. Armstrong[1]
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé[2]
D.H. Jones, c. r.[3]
Mike Landers[3]
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.[4]
B.R. Wolfe

[1] Fin de mandat le 4 août 1986.
[2] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[3] Nomination le 27 juin 1986.
[4] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

Le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, les requérants doivent démontrer au Comité que le service est nécessaire pour satisfaire «à la commodité et aux besoins du public»; dans d'autres cas, il leur suffit de donner la preuve de leur solvabilité et de leur capacité d'exploitation, entre autres, une preuve d'assurance-responsabilité suffisante. Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, le cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où le dossier ne suffit pas pour étayer une décision, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA (voir l'appendice C – 1).

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services régionaux, locaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procédera au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi, et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du Comité et approuvés par celui-ci. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux doivent être justes et raisonnables. Le CTA a le pouvoir de prendre des mesures lorsque les prix sont déraisonnables ou qu'il y a discrimination, ou lorsqu'un transporteur déroge à son tarif officiel. Les tarifs internationaux doivent être conformes aux accords bilatéraux de services aériens pertinents (voir l'appendice C – IV).

Surveillance

Le Comité doit s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, les examinateurs du CTA font enquête sur les plaintes et les infractions présumées.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sur des ajouts ou des modifications à apporter au Règlement sur les transporteurs aériens sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Administration des subventions

Le gouvernement fédéral a autorisé des subventions à l'exploitation du service de Quebecair sur la Basse-Côte-Nord pour 1986. Le Comité administre ce programme de subventions.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions : Administration, Analyse et Permis, Rapports des études économiques et Règlements, Transport aérien international, Surveillance et Tarifs. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA, coordonne les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA et tient les dossiers relatifs aux permis.

Direction de l'analyse et des permis

Cette Direction comporte quatre divisions : Permis intérieurs, Permis internationaux et Affrètements groupe, Permis et Analyse de la réglementation et enfin Vérification.

La Division des permis intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des permis internationaux et des affrètements groupe est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. La Division apporte aussi son concours dans la négociation de certains accords aériens internationaux (voir les appendices C – II et C – III).

La Division des permis et de l'analyse de la réglementation examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux

afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

La Division de la vérification surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les requêtes présentées au Comité à l'égard de nouveaux services aériens, de transferts, de changements de contrôle, de fusions et d'unifications, en vue de faire des recommandations sur les exigences financières à imposer pour assurer que les transporteurs qui obtiennent un permis de service aérien commercial commencent l'exploitation nouvellement autorisée sur une base financière solide et qu'ils possèdent une assurance-responsabilité suffisante. Le personnel de la Division fait des enquêtes pour déterminer le bien-fondé des demandes de subventions et pour fournir aide et conseils à la Direction de la surveillance sur des questions de nature financière. La Division fait aussi des vérifications des organisateurs de voyages ou des affréteurs pour s'assurer qu'il existe des mécanismes de protection des avances versées par les consommateurs. En outre, le personnel de la Division donne des avis sur la solvabilité des transporteurs et des affréteurs qui exploitent des affrètements intérieurs et internationaux.

Direction des rapports des études économiques et règlements

Cette direction fait des analyses et conseille le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation et de l'exploitation.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Section des statistiques aériennes et des règlements élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Le personnel de la Section rédige des rapports faisant état des caractéristiques financières, d'exploitation et du trafic des divers segments de l'industrie canadienne du transport aérien. Enfin, la Section est chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que la mise en oeuvre des accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répond aux besoins des Canadiens et rapporte le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; met en oeuvre et administre ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et de la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction de la surveillance

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes : Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton.

Direction des tarifs

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. Le personnel de la Direction est chargé d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions du CTA, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux, aux transporteurs aériens et au public en général.

La Direction des tarifs compte quatre divisions : Services à horaire fixe – Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs-passagers, des tarifs-marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Points saillants des activités – Transport aérien international

Aux 40 accords aériens bilatéraux qu'administre déjà le Comité sont venus s'ajouter les nouveaux accords conclus en 1986 avec les gouvernements du Chili, de la république Dominicaine et de la Thaïlande. Un nouvel accord avec le gouvernement du Portugal remplace celui qui avait été signé en 1947. Un accord révisé a été conclu avec l'Inde à la fin de 1986; il rajuste l'équilibre des avantages du transport aérien. Au total, onze séries de négociations et trois rencontres bilatérales de consultation préliminaire ont eu lieu au cours de l'année.

En 1986, des discussions au sujet des règles d'affrètement ont eu lieu avec les administrations de l'aéronautique de la France, de la République fédérale d'Allemagne, de la Pologne, du Portugal et du Venezuela. Des pourparlers sur des questions tarifaires ont été amorcés avec la Jamaïque, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni. L'administration canadienne de l'aéronautique a exercé ses pouvoirs en approuvant la capacité des vols réguliers entre le Canada, d'une part, et le Brésil, l'Italie, le Japon et l'URSS, d'autre part. En ce qui concerne les services tout cargo, les administrations de l'aéronautique du Canada et de l'Allemagne de l'Ouest ont échangé des interprétations des attributions des transporteurs. À la fin de 1986, l'administration canadienne a examiné un projet de co-entreprise innovateur visant des services tout cargo qu'offriraient les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Limitée et The Flying Tiger Line Inc. L'administration canadienne de l'aéronautique a pris contact avec ses homologues de l'Argentine, de la Tchécoslovaquie, de la Chine et de la Suisse concernant des droits de trafic additionnels.

Une série de pourparlers multilatéraux à l'échelle gouvernementale a eu lieu entre les représentants canadiens et les membres de la CEAC pour discuter de la politique tarifaire et de la réglementation de la circulation aérienne dans l'Atlantique-Nord, particulièrement entre le Canada et l'Europe. Les représentants du CTA ont aussi participé à la 26e session de l'Assemblée de l'OACI et à la réunion du Groupe d'experts de l'OACI sur les tarifs aériens internationaux.

Dans l'intérêt des passagers qui empruntent les services aériens internationaux en provenance et à destination du Canada, un examen des limites de responsabilité civile des compagnies aériennes a commencé en 1986. Quoique, depuis 1983, les grands transporteurs internationaux du Canada offrent de leur propre chef des limites d'indemnité supérieures à celle prescrite dans les conventions internationales, certaines compagnies canadiennes et étrangères continuent de contracter une limite d'indemnité minime qui s'avère insuffisante dans les circonstances actuelles.

Une étude des règlements régissant les affrètements sans participation pour le transport international de passagers et le transport intérieur et international de marchandises s'est poursuivie pendant toute l'année 1986. Plus précisément, on a examiné le besoin persistant de règles concernant l'expédition du fret (la revente de la capacité de fret affrétée), les affrètements

internationaux partagés (passagers et marchandises), les affrètements sans participation à plusieurs affréteurs et les droits premiers, c'est-à-dire le droit de préséance ou de refus des transporteurs canadiens à l'égard des affrètements en cinquième liberté en provenance du Canada.

Les travaux de formulation de clauses tarifaires innovatrices, inspirées de la récente politique proconcurrentielle du gouvernement, se sont poursuivis en 1986. Des aspects comme les marges de manoeuvre de réduction des tarifs et les clauses de concordance des tarifs ont été incluses, le cas échéant, dans les accords aériens bilatéraux conclus au cours de l'année. Un régime tarifaire spécial selon lequel les tarifs peuvent être déposés unilatéralement, sous seule réserve du désaccord des deux administrations de l'aéronautique intéressées, a été créé pour les services mixtes de passagers/fret des compagnies aériennes canadiennes et belges qui assurent la liaison entre Montréal et Bruxelles.

Conformément à une politique gouvernementale fédérale visant à améliorer l'accès des services d'affrètement internationaux à certains centres canadiens de moindre envergure, le comité interministériel chargé des questions de facilitation du tranport aérien s'est efforcé de réduire les barrières imposées aux transporteurs à la demande canadiens et étrangers lorsqu'ils exploitent leurs services directs d'affrètement en provenance et à destination des aéroports de ces centres.

En 1986, le nombre de transporteurs aériens canadiens qui assurent des services aériens internationaux réguliers est passé à onze à la suite de la désignation de Nationair pour desservir la Belgique et le Royaume-Uni, et de l'autorisation de Worldways Canada pour desservir le Costa Rica, le Salvador et le Guatemala. Onze transporteurs canadiens ont reçu l'autorisation d'assurer des services aériens régionaux, locaux ou de navette entre des points désignés du Canada et des États-Unis en 1986, outre ceux autorisés au cours des années antérieures.

Assouplissement de la politique de solvabilité

En décembre 1986, le Comité a considérablement assoupli sa politique de solvabilité. Dorénavant, les transporteurs aériens canadiens ne sont plus tenus de se conformer aux exigences sur l'actif net à court terme et peuvent, selon le cas, louer, prendre en location-acquisition ou posséder l'aéronef qu'ils exploitent. Seuls les transporteurs aériens canadiens proposés sont tenus de se conformer aux exigences relatives aux capitaux propres.

Tarifs

Sur le marché intérieur, en septembre, le Comité a donné aux transporteurs réguliers une marge de manoeuvre plus grande que jamais dans l'établissement de leurs prix, en les autorisant à déposer la plupart des modifications tarifaires à un jour d'avis seulement (les principales exceptions étant les majorations des tarifs économiques et les modifications des conditions de transport, pour lesquelles le préavis est de quatorze jours). Dans le cas des services d'affrètement, le Comité a donné encore plus de latitude dans l'établissement des prix, en dégageant les exploitants d'hélicoptères de la nécessité de respecter leurs tarifs d'affrètement lorsqu'ils soumissionnent en réponse à un appel d'offres général. Il a aussi proposé que les transporteurs offrant des services d'affrètement au moyen d'aéronefs à voilure fixe disposent de la même marge de manoeuvre. Dans le secteur des affrètements intérieurs revendables (affrètements avec réservation anticipée), le Comité a assoupli les règlements sur le remplissage, afin de permettre aux petits transporteurs comme aux grands de vendre sans réservation anticipée jusqu'au tiers de leur capacité. Pour ce qui est des services transfrontaliers et internationaux, des régimes tarifaires bilatéraux relativement rigides demeurent à la norme, bien que le Comité tente de les administrer de la façon la moins restrictive possible, eu égard aux exigences de la loi et de la politique. En 1986, le Comité a donné aux transporteurs plus d'autonomie concernant le transport gratuit ou à tarif réduit, y compris le transport pour raison de compassion, et il a donné gain de cause à M^me^ Ruth Adelia à l'égard de sa plainte contre Air Canada, en rejetant une clause tarifaire qui autorisait le transporteur à passer outre la détermination qu'un voyageur atteint d'invalidité fait de sa propre autonomie. Des mesures ont été prises à l'égard de clauses similaires contenues dans les tarifs d'autres transporteurs aériens. Enfin, le Comité, adoptant une orientation qui sera favorable à tous les secteurs, a fait un pas important vers le dépôt électronique des tarifs et installé le premier système électronique de traitement des requêtes de permissions tarifaires spéciales, lequel épargnera beaucoup de temps et de dépenses à tous les intéressés.

Modifications au Règlement sur les transporteurs aériens

Modifications approuvées par la Commission

En 1986, plusieurs modifications ont été apportées au Règlement sur les transporteurs aériens, dont les suivantes :

- Les vendeurs d'aéronefs sont exemptés de l'obligation de détenir un permis valable et en vigueur à l'égard de vols de démonstration, dans certaines circonstances;

- La protection de route universelle des services à taux unitaires desservant uniquement le Sud du Canada a été supprimée, ce qui permet aux titulaires de permis de la classe 4 d'offrir des services d'affrètement sur les routes de tous les transporteurs de classe 1 et de classe 2, à l'exception de certaines routes désignées;

- Un transporteur aérien qui exploite un aéronef utilisé dans des activités de saut en parachute est exempté de l'obligation de contracter une assurance-responsabilité envers les passagers, comme l'y oblige le Règlement sur les transporteurs aériens, s'il affiche un avis indiquant qu'il ne possède pas une telle assurance et qu'il porte ledit avis à l'attention des passagers éventuels; et

- Les transporteurs peuvent désormais donner à contrat jusqu'au tiers des places d'un aéronef de toute grosseur qui sert à fournir un service d'affrètement avec réservation anticipée (intérieur), pour les vendre au public avant le moment du départ de ce vol d'affrètement de son point d'origine, au plus tard.

Modifications à l'étude au 31 décembre 1986

Les modifications au Règlement à l'étude (dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public) mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission portent sur les points suivants :

- La définition de l'expression «dans une situation d'urgence»; et l'exemption accordée aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés, ou de transporteurs aériens qui ne détiennent pas de permis approprié, de l'obligation de détenir un permis pour assurer un service commercial dans une situation d'urgence;

- La réduction des renseignements obligatoires que doivent fournir les transporteurs à l'égard de l'exploitation des vols d'affrètement;

- L'assouplissement des règlements régissant le transport de marchandises et de passagers à bord de vols d'affrètement internationaux et intérieurs;

- La solution des questions d'interprétation du Règlement sur les transporteurs aériens concernant l'acheminement simultané de trafic international d'affrètement en provenance ou à destination du Canada et de trafic d'affrètement entre des pays étrangers; et

- L'ajout de clauses tarifaires découlant des recommandations contenues dans le rapport du panel sur le transport des voyageurs atteints d'invalidité et des personnes les accompagnant, clause qui accorde des réductions tarifaires à ces voyageurs.

Rapports et études

En 1986, le Comité a achevé un rapport sur la surveillance des services aériens dans le Nord et les régions éloignées et l'a présenté au ministre des Transports et au Comité permanent des Transports de la Chambre des communes. À la suite des observations du Ministre sur ce rapport, le CTA projette de poursuivre le programme de surveillance.

Le rapport intitulé *Transporteurs aériens canadiens de niveau II : Analyse de l'industrie, 1980-1984* a été publié en 1986. Ce rapport suit le modèle de rapports semblables, publiés annuellement par le passé, concernant les activités des transporteurs aériens de niveau I.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, des vérifications ont été effectuées relativement aux activités de 1985 de Quebecair pour ses services sur la Basse-Côte-Nord et à Eastern Provincial Airways pour un nombre limité de routes dans l'Est du Canada.

Surveillance

Les employés de la Direction de la surveillance ont continué de travailler en étroite collaboration avec leurs homologues de Transports Canada et de

la Gendarmerie Royale du Canada (GRC), partout au Canada, dans le cadre d'enquêtes menées en vertu de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements d'application.

En 1986, la Direction a mené 327 enquêtes dont 130 ont été renvoyées à la GRC en vue d'une enquête plus approfondie susceptible d'entraîner des poursuites. La Direction s'est adressée à diverses associations de transporteurs aériens à 18 occasions, pour fournir des éclaircissements sur la Loi. On doit en grande partie à ce programme la baisse du nombre d'enquêtes, qui était de 430 en 1985.

Permis

Le règlement, entré en vigueur en juillet 1985, qui exempte les transporteurs aériens qui se proposent d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le Sud du Canada, de l'obligation de démontrer qu'ils satisfont au critère de la commodité et des besoins du public, a continué de faire augmenter le nombre de requêtes de services d'affrètement. Ces requêtes sont examinées sous le rapport de la conformité des requérants avec les exigences relatives à la situation financière, à l'assurance-responsabilité et aux autres exigences.

Comme l'accent a été mis sur les avantages de la concurrence pour prouver la commodité et la nécessité du public, il y a eu augmentation du nombre de requêtes visant le service à taux unitaires dans le Sud du Canada. Cette augmentation semble directement liée au fait que les requérants sont plus sûrs de se voir accorder un permis.

Pendant l'année civile 1986, le Comité a délivré 895 décisions et 522 ordonnances (voir l'appendice C – V).

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

R.J. Orange[1], président/Anne-Marie Trahan, c. r.[2], présidente

M.D. Armstrong[3]
D.H. Chapman[1]
D.H. Jones, c. r.
L'hon. Marcel Lambert, C. P., c. r.
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe

[1] Nomination le 27 juin 1986.
[2] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.
[3] Fin de mandat le 4 août 1986.

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ses dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice D – I).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits et qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration

concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de huit commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants.

Le personnel du CTE est réparti entre quatre directions :

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La Direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission relativement aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du CTE mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

En 1986, le Comité a accordé à neuf transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'Arctique de l'Ouest (voir l'appendice D – III).

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation a été accordé à un transporteur, Woodlands Marine Inc. (voir l'appendice D – III).

Exemptions

Le Comité a reçu des requêtes de trois transporteurs – un de l'Arctique de l'Ouest et deux des Grands Lacs – qui souhaitent être exemptés de l'application de la Partie II de la *Loi sur les transports*. Le Comité, après avoir examiné ces requêtes, a recommandé au ministre du Revenu que le gouverneur en conseil les approuve.

Acquisitions

Le 16 juin 1986, le Comité a reçu avis que l'Algoma Central Railway projetait d'acquérir toutes les actions émises et en circulation du capital-actions de la Carryore Limited de St. Catharines (Ont.), compagnie de navigation sur les Grands Lacs. Ni objection ni intervention n'ayant été déposée, le Comité a émis l'ordonnance nº W-318 le 2 septembre 1986 et il a clos le dossier.

Cabotage et commerce maritime

Conformément à l'ordonnance d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 106 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 72 autorisations temporaires ont été accordées, 15 rejetées et 17 annulées. Quarante et une requêtes portaient sur des navires ou des activités dont l'ordonnance ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice D – II).

***Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979**

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi, entrée en vigueur le 1er avril 1979, devait expirer le 31 mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation à trois reprises pour une période d'un an, jusqu'au 31 mars 1987. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la Loi actuelle et de formuler des propositions afférentes à un projet de loi modificative déposé en Chambre le 19 juin 1986 sous le numéro C-122. La session parlementaire s'est terminée sans que le projet de loi ait pu être étudié, et celui-ci a dû être déposé à nouveau durant la session suivante, le 6 novembre 1986, sous le numéro C-21.

Au 31 décembre 1986, la Commission avait en main les documents de 34 conférences maritimes dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 34 conférences représentent 67 compagnies qui assurent 211 services dans des ports nord-américains; 37 de ces compagnies offrent 122 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main 7 contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service représentant 18 compagnies et comportant 4 ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Le Comité des transports par eau s'est occupé activement de questions de pilotage et a dû s'acquitter de ses fonctions de réglementation, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, à trois occasions en 1986. Ses activités peuvent se résumer comme suit :

- Administration de pilotage des Grands Lacs

Le 6 juillet 1985, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a publié un projet de modification en vue d'augmenter ses droits de pilotage dans les districts internationaux 1 et 2 (excluant la partie du canal de Welland) par l'application d'un facteur de compensation des devises. Celui-ci serait rajusté chaque mois en fonction du taux de clôture des changes du dollar américain publié par la Banque du Canada pour le dernier jour d'affaires du mois précédent.

La Fédération maritime du Canada et la Dominion Marine Association ont déposé des avis d'objection, en vertu du paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*. Le Comité a fait enquête et a rendu sa décision le 28 février 1986.

- Administration de pilotage de l'Atlantique

Le 15 juin 1985, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a publié un projet de modification de son tarif qui aurait pour effet d'accroître ses recettes en moyenne de 13,5 pour cent. Le Comité a fait enquête et a rendu sa décision le 7 mars 1986.

- Administration de pilotage des Laurentides

Le 29 janvier 1985, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié un projet de majoration des droits de pilotage ainsi que de modification de sa structure tarifaire. Neuf parties ont déposé des objections ou interventions, ou encore ont demandé la permission de participer aux délibérations dans cette affaire. Dans le cadre de son enquête, le Comité a tenu une audience publique de 51 jours; il a ensuite préparé son rapport et ses recommandations et les a publiés le 4 avril 1986.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). Une part importante de ce travail avait trait à la formulation d'une politique générale de transport maritime commune à tous les pays membres. À la suite de près de dix ans de négociation, le Comité des transports maritimes de l'OCDE a convenu, lors d'une réunion tenue à Vancouver en juillet 1986, d'une série de principes communs de politique de transport maritime qui devrait être adoptée par le Conseil des Ministres au début de 1987. À la fin de 1986, la Communauté économique européenne a adopté une politique commune de transport maritime qui s'apparente, à plusieurs égards, aux principes communs de l'OCDE.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

La Commission a pris part aux négociations tenues à la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) à titre de membre de la délégation canadienne à la Conférence diplomatique sur l'immatriculation des navires. À la quatrième séance de la Conférence, en février 1986, la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires a été adoptée. Cet accord vise à établir un lien authentique entre un navire et son état d'immatriculation au moyen de dispositions régissant, entre autres, le recrutement des équipages et la gestion et la propriété des navires. La Convention entrera en vigueur un an après la date à laquelle un minimum de 40 États, dont le tonnage combiné représente au moins 25 pour cent du tonnage mondial, en seront devenus parties contractantes.

En 1986, la Commission a participé à deux autres séances de négociation dans le cadre de la CNUCED. Il s'agissait de la 12e séance de la Commission des transports maritimes et de la première séance du Groupe conjoint d'experts en matière de privilèges sur les navires et d'obligations hypothécaires de l'Organisation maritime internationale et de la CNUCED.

La Commission des transports maritimes étudie notamment la structure de l'industrie du transport maritime mondial, la protection des intérêts des expéditeurs et la mise en oeuvre des conventions internationales. Il a été décidé de tenir une conférence de révision à l'égard de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, au début de 1986. Pour le Canada, partie non contractante, la conférence de révision sera une occasion de proposer des modifications susceptibles de rendre la participation du Canada plus concevable.

Le Groupe d'experts a amorcé la préparation de lignes directrices touchant les privilèges sur les navires, les obligations hypothécaires et les procédures d'exécution connexes. Il a également commencé à étudier la possibilité d'établir un registre international des privilèges sur les navires et des obligations hypothécaires.

Enquêtes et analyses économiques

Commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud

Par suite du rapport préparé par la Commission en 1985 sur la situation réelle du commerce maritime avec les pays d'Amérique du Sud, le ministre des Transports a demandé que le mandat de l'enquête soit élargi. Comme l'indique le rapport annuel de 1985 de la Commission, la Partie I de l'étude permettrait à la CCT de «clarifier les vues du Canada sur les avantages qu'offre la participation des transporteurs canadiens à ces échanges commerciaux avec l'Amérique du Sud.» La deuxième partie de cette étude visait à sonder l'opinion des Canadiens qui font affaires dans le commerce maritime, dans le but de connaître leurs points de vue sur les possibilités qui s'offrent au gouvernement du Canada en matière de politique sur le commerce maritime avec cette partie du monde.

À cette fin, deux hauts fonctionnaires de la Commission qui sont chargés de cette enquête ont entrepris de consulter toutes les compagnies canadiennes ayant des intérêts connus dans l'exploitation de navires, les agences maritimes et le transport maritime dans le cadre d'échanges commerciaux avec l'Amérique du Sud. L'étude comprenait également une entrevue personnelle portant sur quatre solutions politiques possibles (laisser-faire, détente, négociation et confrontation) en vue d'obtenir une réponse assez précise des exportateurs et des importateurs canadiens que l'on avait choisis selon un

échantillonnage représentatif (importants, moyens, petits : Maritimes, Centre du Canada, Prairies, côte ouest) créé spécialement dans ce but par Statistique Canada.

En résumé, les conclusions de l'enquête montrent que la grande majorité des milieux intéressés au Canada favorisent les politiques les moins interventionnistes. Ce sont là les options qui proposent soit un laisser-faire permanent, soit une «détente» en vertu de laquelle le gouvernement aiderait les transporteurs canadiens qui en font la demande à obtenir un statut national reconnu selon les lois des pays d'Amérique du Sud. Un tel statut permettrait aux transporteurs canadiens de négocier des parts du trafic avec les lignes nationales des partenaires commerciaux. Très peu de Canadiens considèrent les politiques des pays d'Amérique du Sud excluant les navires battant pavillon d'un État tiers comme une ingérence intolérable qui devrait faire l'objet de représailles de la part du gouvernement du Canada, indépendamment des répercussions néfastes que pourrait avoir un tel geste sur le commerce canadien. L'analyse effectuée par l'équipe quant aux diverses solutions possibles contient des observations sur l'aspect pratique de chacune d'entre elles. Elle attire l'attention sur les dangers que comporterait l'adoption d'une politique dont l'exécution nécessiterait des sanctions économiques.

Un document contenant l'analyse des options de politiques ainsi que la position du Canada doit être publié par la Commission au début de 1987, comme Partie II d'un rapport préparé à la demande du ministre des Transports. La présentation au Ministre de la Partie I (faits) du rapport d'étude en 1985 et celle de la Partie II (options et opinion) en 1986 mettent un terme à cette tâche qui incombait à la Commission en vertu de l'article 22 de la *Loi nationale sur les transports*.

Le CTE a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. De nouvelles améliorations ont été apportées à la qualité de l'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes ainsi que des données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le CTE a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Comme il a déjà été mentionné à l'égard des administrations de pilotage, les récentes enquêtes effectuées sur les questions de pilotage ont permis au Comité de fournir un aperçu général indépendant des questions économiques liées au pilotage maritime dans l'Est du Canada. Un rapport de synthèse mettant en relief les coûts sans cesse croissants du pilotage et les secteurs problèmes connexes a été préparé et transmis au Ministre ainsi qu'aux parties intéressées.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le Comité a continué de participer aux discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

J. Gérald Drainville, président

J.-L. Bourret
D.H. Jones, c. r.
Mike Landers
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) administre l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser de CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du CTVM depuis août 1976.

De plus, le Comité administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

À venir jusqu'au printemps de 1985, la Commission était habilitée, en vertu de l'alinéa 11*x)* de la *Loi sur le dimanche*, à autoriser le transport de marchandises par camion le dimanche.

Toutefois, dans un jugement rendu le 24 avril 1985, la Cour suprême du Canada a déclaré que la *Loi sur le dimanche* était nulle et sans effet. Le CTVM a donc immédiatement cessé toute activité dans ce domaine.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1986, le Comité a reçu 28 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 23 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les cinq autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1985, le Comité avait reçu 48 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

Roadcruiser

En mai 1985, TerraTransport de Terre-Neuve a déposé auprès du CTVM un nouveau tarif-passagers (tarif 4-12) pour le compte du service d'autocars Roadcruiser de CN assuré dans la province. Le tarif, qui devait entrer en vigueur le 1er juillet 1985, prévoyait une majoration moyenne de 9 pour cent.

Vu l'opposition ferme du gouvernement de Terre-Neuve et de la Federation of Municipalities of Newfoundland and Labrador, le CTVM a décidé, le 28 juin 1985, de suspendre le tarif, en attendant la fin de l'enquête.

Des audiences publiques se sont déroulées à Corner Brook, le 1er octobre 1985, et à St. John's, les 3 et 4 octobre. Le Comité décida le 3 mars 1986 de ne pas suspendre ledit tarif.

Compte tenu des remarques faites dans la décision du 3 mars à l'égard du dépôt de nouveaux tarifs, et compte tenu de l'objectif d'égaliser le tarif du Roadcruiser avec ceux des autres compagnies à service d'autocars, TerraTransport a déposé auprès du Comité, le 26 juin 1986, un nouveau tarif-passagers (tarif 4-13) prévoyant une majoration moyenne de

6 pour cent. Ce tarif entra en vigueur le 1er août 1986.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 59,5 millions de dollars en 1986, comparativement à 49 millions de dollars en 1985 (voir l'appendice E).

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

J.M. McDonough, président
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
R.J. Orange[2]
J. David Thompson, c. r.
Anne-Marie Trahan, c. r.[3]
J.F. Walter

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Nomination le 27 juin 1986.
[3] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le Comité s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le CPTI représente la Commission auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur le transport maritime d'importations et d'exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du CPTI relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du CPTI, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des documents de transport.

La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

D.H. Jones, c. r., président
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
B.R. Wolfe

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES (CTPD) réglemente les pipelines qui acheminent des produits autres que le pétrole brut et le gaz naturel et qui traversent les frontières provinciales, internationales et territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs du paragraphe 24(1) et de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD est chargé principalement d'examiner :

- les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies en vue de la construction et de l'exploitation d'un pipeline de denrées;
- l'acquisition ou l'abandon de pipelines de denrées;
- le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et
- les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes.

Dans la plupart des cas, le CTPD a recours aux audiences publiques pour s'acquitter de son mandat. Le CTPD élabore également des normes, des modalités, des règles et des règlements aux termes des dispositions de la LNT.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Un pipeline de denrées destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Les liquides et les gaz peuvent être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée à des pipelines sur courtes distances, bien que de nombreux projets de pipelines de solides de longues distance aient été étudiés par l'industrie et le gouvernement.

Le CTPD ne réglemente actuellement que deux complexes de pipelines interprovinciaux de courtes distances. Les compagnies Fraser Incorporated d'Edmunston (N.-B.) et E.B. Eddy de Hull (Qc) font l'exploitation de ces complexes.

En 1986, le CTPD a aidé à la rédaction des articles du projet de la nouvelle *Loi nationale sur les transports* qui traitent des pipelines de denrées (productoducs). Le Comité a aussi apporté son concours dans les discussions interministérielles avec l'Office national de l'énergie concernant la compétence future en matière de réglementation de ces pipelines. Enfin, le CTPD a siégé à un groupe de travail chargé de la mise sur pied d'un bureau d'enquête sur les accidents dans tous les modes de transport.

COMITÉ DE RÉVISION

J. David Thompson, c. r., président
J. Gérald Drainville
Yves Dubé[1]
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.M. McDonough
R.J. Orange[2]
Anne-Marie Trahan, c. r.[3]
J.F. Walter

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.
[2] Nomination le 27 juin 1986.
[3] Nomination au poste de sous-ministre associée, ministère de la Justice, le 2 juin 1986.

Pouvoir et attributions

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions. Cependant, lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Le Comité de révision est présidé par le Vice-président de la Commission (Droit) et composé du Vice-président (Recherche) ainsi que des présidents des comités modaux. Un membre qui a participé à l'établissement d'une ordonnance ou d'une décision ne participe pas à la révision de celle-ci.

Procédé de révision

Sauf s'il juge une audience publique nécessaire, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes de révision. Les demandes doivent être présentées au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Les interventions, pour ou contre la demande, doivent être présentées dans les 30 jours, et les réponses, dans les 10 jours de la signification — ces délais pouvant être modifiés selon les circonstances. Des exemplaires de la demande, de toute intervention ou de toute réponse doivent être remis à toutes les parties à la requête initiale. Le Comité de révision ne s'occupe du cas qu'après avoir reçu toutes les déclarations.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu. Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal.

Une personne qui s'oppose à une décision ou à une ordonnance rendue par la Commission peut par ailleurs interjeter appel auprès de la Cour fédérale du Canada, du gouverneur en conseil ou du ministre des Transports, comme le prévoient les lois pertinentes.

Activités

En 1986, le Comité de révision a reçu 51 requêtes. Comme 11 affaires étaient reportées de l'année précédente (8 dossiers actifs et 3 en attente), cela signifie qu'il était saisi, en tout, de 62 requêtes.

Au cours de l'année, le Comité de révision a tenu 16 réunions et une audience publique et il a terminé l'examen de 39 requêtes. Il en a trouvé 14 recevables. Dans huit cas, il a modifié ou abrogé les décisions ou ordonnances des comités modaux, tandis que dans les six autres, il les a renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Le Comité a rejeté 23 requêtes parce qu'à son avis, les motifs avancés ne justifiaient pas

une révision. Il a rejeté deux cas car des faits qui sont survenus après le dépôt des requêtes ont éliminé la nécessité d'un exa[illegible].

De plus, six requêtes ont été retirées ou abandonnées par les appelants, ou encore n'ont pas été jugées de bonne foi par le Comité de révision.

À la fin de l'année, 17 requêtes étaient en suspens, dont 14 étaient considérées comme des dossiers actifs et 3 étaient en attente à cause d'appels interjetés auprès de la Cour fédérale.

Le ministre des Transports a rendu 11 jugements en 1986 sur des questions liées à des permis de service aérien. Quatre appels ont été accordés, six ont été rejetés et un a été transmis à la CCT pour réexamen.

Son Excellence le gouverneur général en conseil a pris trois décrets au cours de 1986. Une requête (transport aérien) a été agréée et une autre (transport ferroviaire) a été rejetée. Le troisième décret ne faisait que modifier une ordonnance antérieure, prise en 1985, en changeant la date de prise d'effet de l'abandon d'un service ferroviaire.

Une vue d'ensemble des activités du Comité de révision est présentée à l'appendice F.

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Yves Dubé, vice-président à la recherche[1]

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Depuis le départ de M. Yves Dubé, vice-président (Recherche), qui a pris sa retraite en septembre, la Direction rend compte au Vice-président (Droit), par l'entremise de son directeur exécutif.

Points saillants de 1986

En 1985 et tout au cours de 1986, la Direction a consacré des ressources considérables à la préparation de la *Loi nationale sur les transports* de 1986 que projette le gouvernement fédéral. Plus précisément, la Direction a détaché huit personnes au Bureau de la réforme des règlements économiques qui secondent le ministre des Transports dans cette démarche législative. De plus, la Direction a de nouveau fourni l'aide de son personnel au Comité permanent des Transports de la Chambre des communes, pour l'examen du transport aérien dans le Nord, et elle a détaché deux autres employés au Groupe de travail sur les aéroports qui examinait le rôle futur du gouvernement national dans la prestation et l'entretien des installations aéroportuaires. Enfin, le personnel a secondé les panels des divers comités dans leurs délibérations.

Dans le but de présenter au grand public leurs recherches faites sur place, les membres de la Direction ont participé activement à la réunion annuelle du Groupe de recherches sur les transports au Canada et, en collaboration avec le University of Manitoba Transport Institute (UMTI), la Direction a parrainé un grand séminaire de recherche sur le transport du grain. Le compte rendu de cette rencontre a été publié par l'UMTI. Il est possible de l'obtenir auprès de la Direction et de l'Institut.

La Direction a continué à publier et à distribuer les rapports de recherche et les documents de travail qu'elle réalise (voir l'appendice G). En outre, la Direction a continué à publier ses rapports réguliers, comme le mensuel *Transports : bulletin statistique*. Dans le même ordre d'idées, 1986 a marqué la deuxième année d'existence du rapport trimestriel *Suivi du transport aérien*, lequel présente les divers changements survenus dans l'industrie des lignes aériennes intérieures depuis l'instauration d'une politique pro-concurrentielle sur le transport aérien au Canada. Enfin, la Direction a aussi préparé une édition revue et corrigée du *Guide du voyageur aérien canadien*, qui fournit aux voyageurs aériens les renseignements nécessaires pour préparer un voyage et les informe sur leurs droits et leurs obligations. Une section du guide traite plus particulièrement des voyageurs atteints d'invalidité.

Transport aérien

Tel qu'indiqué dans l'aperçu des points saillants de 1986, la Direction a publié quatre numéros de son rapport trimestriel *Suivi du transport aérien*. La nouvelle présentation de ce rapport renferme un exposé succinct des transformations que connaissent les services de transport aérien partout au Canada. Plus particulièrement, le rapport fait l'analyse des tendances et dégage les changements survenus dans l'industrie. Le *Suivi* se divise en trois parties. La partie «Survol de l'industrie canadienne du transport aérien» donne une vue générale de l'industrie par une analyse du trafic, de la capacité, des prix et des renseignements sur les résultats d'exploitation. La partie «Analyse de marché» détaille les services à horaire fixe et les prix dans une ou deux des cinq grandes zones géographiques du Canada (l'Atlantique, le Centre, les Prairies, le Pacifique et le Nord). Enfin, la partie «Dossiers spéciaux» met l'accent sur la méthode et les résultats des analyses entreprises par la Direction, qui présentent un

intérêt particulier pour ceux qui s'intéressent au transport aérien au Canada.

Outre la préparation et la publication du *Suivi du transport aérien*, la Direction a continué de préparer des analyses économiques à la demande du groupe interministériel responsable des négociations aériennes bilatérales. Les membres du personnel ont participé activement aux discussions soutenues visant la conclusion de nouveaux accords avec les États-Unis et le Royaume-Uni. Ces discussions se sont poursuivies pendant toute l'année 1986, et la Direction a produit des analyses touchant les négociations menées avec le Portugal, le Venezuela, la république Dominicaine, l'Espagne, les Bahamas, Singapour et le Chili.

Transport ferroviaire

Comme par les années passées, la Direction a secondé le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) dans ses audiences, plus particulièrement sur les questions liées à la sécurité ferroviaires et aux enquêtes sur les accidents. L'enquête sur l'accident de la voie d'évitement de Trudel et les audiences sur la circulation des trains de marchandises sans fourgon de queue ont mobilisé des ressources de la Direction. La Direction a aussi apporté de l'aide au CTCF dans une étude sur les accidents aux passages à niveau, les bases de données et l'efficacité des dispositifs de protection.

En outre, la Direction a poursuivi ses travaux sur les questions de capacité ferroviaire et poussé ses analyses antérieures en améliorant les modèles informatiques déjà en place, de manière à calculer la capacité ferroviaire. Une autre application similaire est l'étude des coûts additionnels d'exploitation simultanée de trains de voyageurs sur les lignes de transport des marchandises. Enfin, les travaux entrepris de concert avec le Groupe de travail sur les questions ferroviaires à Thunder Bay ont pris fin et un rapport a été publié.

Cette année encore, la Direction a secondé le CTCF dans l'évaluation des investissements des compagnies de chemin de fer, comme le dicte la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et elle a de plus entrepris une étude sur la méthode d'évaluation à recommander pour les années à venir.

Vu sa longue expérience des questions liées au transport du grain, la Direction a entamé une étude des répercussions socio-économiques de la modernisation du réseau de manutention et de transport du grain dans les Prairies canadiennes. Cette étude comprenait une évaluation des moyens à prendre pour employer les économies obtenues par la rationalisation du réseau pour dédommager les particuliers qui pourraient se trouver désavantagés par quelque changement. Une étude corollaire a confirmé, sur la base d'un échantillon détaillé, les économiques estimatives qu'entraînerait l'utilisation de trains-blocs pour transporter le grain. Le modèle PHAER (système d'information sur le transport et les livraisons des céréaliculteurs aux élévateurs) a été mis à jour, et les travaux de perfectionnement d'un modèle de répartition du trafic ont commencé en prévision de la phase d'enquête. Ce modèle calculera le transport routier réel qu'entraîne la rationalisation d'un service ferroviaire ou la fermeture d'un point de livraison et constituera une nette amélioration par rapport aux hypothèses actuelles.

Transport par eau

À partir de travaux antérieurs sur le commerce maritime international des marchandises en vrac au Canada, la Direction a achevé et publié une analyse du marché libre des marchandises en vrac canadiennes. Entre autres choses, cette étude révèle une forte mesure de contrôle du transport hauturier des marchandises en vrac par les importateurs étrangers de ces produits. Dans le même contexte, la recherche sur le rapport entre les flottes marchandes nationales et les considérations liées à la balance commerciale établit les conditions dans lesquelles le commerce maritime fournit un apport positif. En outre, la Direction a poussé plus loin l'étude des applications de la théorie des marchés disputables au commerce de ligne et en a dégagé les implications pratiques sur le plan de la politique. Enfin, en ce qui concerne le transport maritime intérieur, le cabotage dans l'Est du Canada a été examiné dans une étude qui décrit, entre autres, le rôle dominant des navires battant pavillon canadien dans le commerce intérieur et l'insignifiance du trafic inter-côtier. La Direction a aussi achevé une évaluation préliminaire de la viabilité du réseau navigable du fleuve Mississippi comme voie de rechange pour l'exportation des marchandises canadiennes, surtout du grain, et, en collaboration avec la province de l'Ontario, elle a entrepris une étude de la compétitivité relative du transport maritime, plus précisément du réseau des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, avec les modes de transport ferroviaire et

routier pour le transport des marchandises des centres de l'Ontario jusqu'à la côte.

Outre ce qui précède, la Direction, en collaboration avec le Comité des transports par eau, a entrepris à la demande du ministre des Transports la seconde phase d'une étude sur les conditions du commerce maritime entre le Canada et l'Amérique du Sud. Cette enquête visait principalement à connaître la réaction des parties intéressées au Canada face à diverses options de politique. Dans l'ensemble, il se dégage une préférence à l'égard des mesures moins interventionnistes par rapport aux sanctions économiques. L'étude a été présentée au Ministre en octobre 1986.

Transport intermodal

La Direction de la recherche a poursuivi ses études approfondies des progrès dans le transport intermodal et elle a publié plusieurs rapports. En ce qui concerne la documentation de base, le document antérieur sur les acheminements transfrontaliers des commerces outre-mer canadiens et américains a été mis à jour et publié; il en a été de même de l'analyse décrivant les éléments et l'importance croissante de l'intermodal dans le commerce international du Canada.

Transport routier

Afin de seconder le Comité des transports par véhicule à moteur, un groupe de travail formé d'employés des directions de la Recherche et de l'Exploitation et des Tarifs a analysé l'exploitation et la situation financière du service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve dans l'optique d'un augmentation projetée des taux.

Transport des personnes atteintes d'invalidité

La Commission a un Bureau du coordonnateur du transport des personnes atteintes d'invalidité, lequel s'occupe de la coordination des activités et fournit aide et conseils aux comités modaux, de façon suivie, sur toute question liée au transport de ces personnes. En plus de faire des études sur le nombre de personnes atteintes d'invalidité au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonnateur a participé à des études sur diverses questions particulières.

Suite à une décision du CTCF d'élaborer des normes sur l'accès des voyageurs atteints d'invalidité au transport ferroviaire interurbain, le Bureau aide ce Comité à rédiger des normes qui deviendront éventuellement des règlements.

Le Bureau participe aussi à l'élaboration des normes sur l'accessibilité du service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve et compte un représentant au sein des comités consultatif et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars accessible aux contribuables de Terre-Neuve.

Le Bureau met la dernière main aux procédures administratives permettant de délivrer aux voyageurs ayant des besoins de transport spéciaux une carte d'identité qui serait acceptable à la fois aux transporteurs et aux personnes atteintes d'invalidité. Conjointement avec Transports Canada, il a publié un guide portant sur les différents modes de transport afin d'aider ces personnes dans leurs déplacements.

En collaboration avec Transports Canada, le Bureau prépare des séances de formation sur vidéo qui traitent des attitudes du personnel et du traitement à accorder aux voyageurs atteints d'invalidité.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Yves Dubé, vice-président à la recherche[1]

[1] Fin de mandat le 1er septembre 1986.

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. M. Yves Dubé, vice-président à la recherche, ayant pris sa retraite au mois de septembre, la Direction relève actuellement du vice-président (Droit), M. J. David Thompson, c. r., par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

La Direction donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs-marchandises intérieurs et internationaux.

La Direction surveille l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada – États-Unis), les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et soumet des analyses et des conseils en cette matière au Comité des transports par chemin de fer.

Au cours de l'année, la Direction a conseillé le vice-président quant aux éléments devant figurer dans les observations présentées au ministre des Transports relativement au projet de loi C-126, la *Loi nationale sur les transports* de 1986. Ce projet de loi n'a pas franchi le stade de la première lecture au cours de la première session. Toutefois, il a été présenté à nouveau en novembre dernier, après quelques modifications, comme projet de loi n° C-18.

La Direction a aidé Transports Canada et le ministère des Affaires extérieures à réunir l'information nécessaire sur les transports pour répondre aux questions du ministère du Commerce des États-Unis découlant de l'examen de la pétition présentée par les producteurs de ce pays en vue d'obtenir l'imposition de droits compensatoires sur les exportations de sciage de bois résineux aux États-Unis. Les enquêteurs du ministère du Commerce ont également rencontré le directeur exécutif au sujet des programmes d'aide se rapportant aux taux et administrés par la Direction.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la *Loi nationale sur les transports* (LNT), à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission.

Activités – Contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1984	1985	1986
Total des tarifs-marchandises déposés par les chemins de fer	53 145	59 866	59 247
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	6 269	9 550	12 141
Total des tarifs-voyageurs déposés par les chemins de fer	979	533	126
Total des taux convenus déposés par les chemins de fer	638	746	581
Total des taux convenus en vigueur	184	189	169
Nombre d'expéditeurs appliquant les taux convenus en vigueur	1 479	1 464	1 411

Section du contrôle des subventions

Cette section est chargée d'administrer certains aspects du mandat de la Commission en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*, la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur les chemins de fer* ainsi que par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique et dans l'Ouest du Canada.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927 à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie du Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Cette loi exige que la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés à CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour les mouvements de marchandises effectués entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le versement de paiements aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement de paiements se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et, à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

En vertu du Règlement sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, les camionneurs qui détiennent un certificat d'admissibilité reçoivent, pour la partie

du mouvement effectuée à l'intérieur du territoire choisi, une subvention correspondant à 30 pour cent des recettes touchées à l'égard des mouvements de marchandises vers l'ouest.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont également régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Division s'occupe en outre de la vérification des demandes de paiement présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

Section de la vérification des subventions

Cette Section est responsable de la vérification externe des paiements versés en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

La *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO), promulguée en 1983, autorise la Commission à prescrire le barème annuel ainsi que les pourcentages des taux devant être versés par le gouvernement fédéral et par les expéditeurs de grain.

Conformément aux dispositions sur les versements aux transporteurs contenues dans les articles 55 et 58 de la LTGO et aux règlements connexes, le personnel de la Section a procédé à des vérifications sur place des mouvements non contrôlés par la Commission canadienne des grains. Les résultats des vérifications effectuées en 1986 ont été communiqués à la Direction de l'analyse économique des chemins de fer.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT dans l'exercice des fonctions qui leur sont dévolues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

Des employés de cette section ont fait enquête sur une requête présentée par la Cargill Limited en vertu de l'article 47 de la LTGO relativement aux taux statutaires réduits de transport du grain aux ports de la Colombie-Britannique. Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a refusé, en mars 1986, l'autorisation d'interjeter appel, et les taux réduits sont demeurés en vigueur.

Par suite de la décision du Comité de révision de réouvrir l'enquête sur l'affaire Crown Zellerbach, en vertu de l'article 23 de la LNT, concernant le transport des copeaux de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver, un membre du personnel de la Section a été chargé d'instruire l'enquête, en vertu de l'article 81 de cette même loi. En mai 1985, un rapport final a été remis aux parties touchées pour qu'elles formulent leurs observations. En avril 1986, la demande de révision a été retirée et le Comité de révision a fermé le dossier.

Les employés ont aidé le Comité de révision à préparer les motifs de sa décision relative aux frais spéciaux de manoeuvre inter-service à Montréal-Est (Qc). Selon la conclusion du Comité, aux fins des articles 276 et 277 de la *Loi sur les chemins de fer*, il faut tenir compte du taux de marchandises global et non de ses divers éléments, tels les frais spéciaux de manoeuvres inter-service.

Le personnel de la Direction de l'exploitation et des tarifs a fourni son appui au CTCF pendant les audiences relatives au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les zones portuaires de Vancouver et de Victoria (C.-B.). Le Comité, dans sa décision finale d'avril 1986, a recommandé la mise sur pied d'un groupe de travail fédéral-provincial-municipal chargé de se prononcer sur les divers aspects de cette question. En attendant, le trafic continuera à être dérouté par la rampe d'accès aux traversiers de la Burlington Northern à East Vancouver, tel que l'exige le CTCF.

Le personnel de la Direction a participé de façon suivie à l'enquête du CTCF sur le service de transport par conteneurs de CN à Terre-Neuve. En février, le Comité a rendu une décision énonçant la méthode appropriée d'établissement des coûts de ce service et a ordonné à CN d'utiliser cette méthode afin de s'assurer que les taux établis à l'égard de ce service sont compensatoires.

Le personnel a aussi participé à l'examen d'une plainte formulée par un certain nombre de moulins de pâte et papier du Canada selon laquelle l'augmentation de 4 pour cent du taux de transport des marchandises appliquée par CN et CP Rail contrevient à l'ordonnance prise en 1981 par le CTCF, qui prescrivait que les taux de transport des marchandises devaient demeurer égaux entre les points d'origine de l'Ouest canadien et du nord-ouest de la côte du Pacifique aux États-Unis. En décembre, le Comité, après avoir décidé que l'augmentation en cause ne maintenait pas la parité, l'a refusée. Le Comité a également décidé de tenir une audience publique dans le but de déterminer si son ordonnance de 1981 peut être maintenue, compte tenu de la réglementation actuelle.

Greyhound Lines Canada Ltd. et Eastern Canada Greyhound Ltd. ont déposé auprès du CTCF, en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, une requête soutenant que certains tarifs promotionnels «à très bas prix» de VIA Rail portaient préjudice à l'intérêt public. Les requérantes ont allégué que les tarifs réduits de VIA Rail, comportant des réductions de 50 à 70 pour cent, qui ont été offerts pendant diverses périodes entre mars et mai 1986, étaient inférieurs aux tarifs d'autocar et déloyaux. Les requérantes ont obtenu l'autorisation d'interjeter appel des tarifs en cause en mai 1986. Le personnel de la Section étudie le cas et prépare actuellement un rapport interne.

Le personnel de la Section a préparé un rapport pour le CTCF sur une plainte relative à une proposition d'augmentation de taux au pont Ambassador, entre Windsor (Ont.) et Detroit (Michigan). Le CTCF a rejeté la requête demandant le report de cette augmentation. La décision a fait l'objet d'un appel au Comité de révision.

La Section a étudié une requête présentée par six résidents de Guelph et de Kitchener-Waterloo (Ont.) à l'égard du niveau des tarifs de transport de VIA Rail entre ces villes et Toronto. Selon les requérants, des augmentations des tarifs de VIA Rail allant jusqu'à 50 pour cent, entre décembre 1984 et décembre 1985, ne servaient pas l'intérêt public. Le CTCF a rendu, en août 1986, une décision refusant le droit d'interjeter appel.

Le personnel de la Section a examiné certains accommodements consentis par CN à des expéditeurs. Cette pratique semblait contrevenir au paragraphe 380(1) de la *Loi sur les chemins de fer*. Par suite de cette enquête, CN s'est vu enjointe de modifier certains éléments tarifaires de manière à inclure le montant précis de ces accommodements et de veiller à ce que d'autres éléments tarifaires prévoyant des accommodements de ce genre précisent les montants exacts.

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs de marchandises et de voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie et d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs.

La Section a pris part à l'établissement des ordonnances annuelles, destinées à l'approbation du CTCF, prescrivant les taux compensatoires minimaux de 1986 et de 1987 pour le transport de produits du colza Canola, conformément au décret CP 1976-894.

Le personnel de la Section a aidé le Comité de révision de la CCT dans le réexamen de l'ordonnance nº R-38526 du CTCF du 1er octobre 1985 relative à la requête présentée par Gainers Inc., exigeant que soient déclarés les taux exigibles pour les envois de viande de l'Alberta vers l'Est du Canada. Le Comité de révision a refusé à CP Ltée l'autorisation

d'interjeter appel parce qu'il n'y avait pas matière à révision.

Des employés de la Section participent à l'enquête concernant la plainte déposée par la Mud River Traders Association en vertu de l'article 264 de la *Loi sur les chemins de fer*. La plaignante a demandé que la Commission rejette un tarif de transport de marchandises parce que les taux en cause entraîneront une augmentation substantielle du coût du transport des marchandises entre Armstrong et Mud River (Ont.).

Les employés de la Section ont participé à la mise en oeuvre d'un système de vérification sur le terrain des paiements effectués aux chemins de fer en vertu de l'article 55 de la LTGO. Ils ont également continué de surveiller les différentes modifications déposées auprès de la Commission en vertu de la Loi.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a fait enquête sur de nombreuses plaintes au sujet de questions relatives aux tarifs-voyageurs et aux tarifs-marchandises, et il a aidé d'autres employés de la Division au sujet de questions liées à des modifications proposées aux ordonnances générales de la CCT.

La Section a également analysé et préparé de nombreux rapports sur les tarifs de transport de marchandises, à l'intention du Bureau de la réforme des règlements économiques.

Section des études de l'exploitation

En 1986, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola; de coordonner les vérifications sur place du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique; de mettre sur pied, de tenir à jour et d'utiliser une base de données sur la circulation; et enfin, de procéder à de la recherche et à des études sur les répercussions des mesures législatives proposées en vue de la déréglementation des transports.

Conformément au décret CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a préparé l'ordonnance annuelle, datée du 28 mai 1986, ainsi que quatre ordonnances supplémentaires, prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola pour 1986; ces ordonnances ont été prises par le CTCF. Le personnel a mis au point une ébauche de décision, pour fins d'approbation et de publication par le Comité, relativement à une requête en vue de rescinder certains niveaux de taux prescrits. Le personnel a également mis la dernière main à l'ordonnance devant être prise par le CTCF en vue de prescrire les niveaux des taux pour 1987.

De concert avec la Section du contrôle des subventions et avec l'aide de la Section des études des tarifs, le personnel de la Section a coordonné, en 1986, les vérifications sur place de 35 transporteurs participant au programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La banque de données exhaustives sur la circulation établit, sur plusieurs années, les mouvements ferroviaires à l'intérieur, vers l'extérieur et à destination du Canada ainsi que les mouvements routiers subventionnés en provenance des provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée à 48 reprises par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont servi principalement dans le cas de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission même, entre autres dans les questions reliées à la *Staggers Rail Act* de 1980 des États-Unis et à la LTGO, mais également dans des projets comme la réponse aux demandes de données du ministère du Commerce des États-Unis dans le cadre de son enquête sur les exportations de sciage de bois résineux canadien aux États-Unis et des négociations sur le libre-échange entre le Canada et les États-Unis. En outre, au cours de l'année, cinq documents d'analyse des marchandises acheminées (*Commodity Flow Analysis*) ont été préparés à partir de la base de données et publiés.

Au cours de l'année, le personnel de la Section a mis au point deux nouveaux systèmes automatisés. Le premier a été conçu de manière à faciliter la production des ordonnances du CTCF prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires pour le mouvement des produits du colza Canola, et le second servira à rendre plus efficaces les vérifications sur place effectuées par la Section de la vérification des subventions en vertu de la LTGO.

Le personnel de la Section a également participé à des études visant à évaluer les répercussions du projet de loi sur les transports. Il s'agit entre autres de projets sur la faisabilité et la création d'une publication et d'une fonction de

contrôle du transport des marchandises par chemin de fer, sur les répercussions de l'application de la *Staggers Rail Act* de 1980 sur les compagnies de chemin de fer canadiennes, ainsi que sur les répercussions possibles de la mise en application de contrats confidentiels et de taux de ligne concurrentiels au Canada.

Le personnel a de plus poursuivi la tenue, la mise à jour et la préparation d'un manuel révisé du Code unifié des localités desservies, système d'identification des points d'expédition au Canada, qui est utilisé par l'industrie canadienne des transports.

En outre, le personnel de la Section a modifié en 1986 l'ébauche d'une décision qui a été prise par le Comité des transports par véhicule à moteur le 3 mars 1986, relativement à une audience tenue en 1985 à l'égard du dépôt d'un tarif relatif au service Roadcruiser de TerraTransport. Le personnel a également évalué la situation financière de la compagnie, dans le cadre de l'étude d'une autre augmentation tarifaire, avant de recommander l'acceptation des tarifs-voyageurs révisés.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appel tranché en 1985

CP Ltée c. la CCT, la ville de Toronto *et al.*

Cour suprême du Canada
Dossiers 83-A-340
A-1471-83

En novembre 1982, Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée) a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de la gare de Toronto-Ouest.

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a tenu une audience publique et, dans sa décision du 28 avril 1983, il a statué qu'il avait compétence en la matière et que CP Ltée avait enlevé la gare sans avoir reçu l'autorisation préalable du CTCF. CP Ltée en a appelé de cette décision devant la Cour d'appel fédérale, avançant que le CTCF avait commis une erreur en ayant décidé que cette approbation préalable était nécessaire.

Le 10 janvier 1985, CP Ltée a présenté devant la Cour suprême du Canada une requête en autorisation d'interjeter appel du jugement de la Cour d'appel fédérale rendu le 18 décembre 1984, pour le motif que cette dernière avait commis deux erreurs, la première étant de refuser de trancher les questions de droit et de compétence soulevées dans l'appel de la décision de la CCT datée du 28 avril 1983, et la deuxième, de n'avoir formulé aucune opinion significative au sujet d'une question quelconque de droit ou de compétence.

La Cour suprême du Canada a rejeté la requête en autorisation d'interjeter appel le 21 février 1985.

(Par suite d'une erreur, le rapport annuel de 1985 indiquait que cette cause devait être entendue en février 1986 quand, en fait, la requête en autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada avait été rejetée le 21 février 1985.)

Appel retiré en 1986

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-301
A-508-84
86-A-302
A-145-86

Le 2 avril 1984, CP Ltée a reçu l'autorisation d'interjeter appel de la décision et de l'ordonnance n° R-36012 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF), toutes deux datées du 22 décembre 1983, lesquelles ordonnent à CP Ltée, entre autres, d'élaborer et de présenter au CTCF, le 30 juin 1984 au plus tard, un plan en vue de l'élimination immédiate ou graduelle du transport de matières dangereuses dans la région portuaire de Vancouver, le 1er janvier 1986 ou avant.

Après la tenue d'audiences publiques, le CTCF a rendu la décision et l'ordonnance n° R-38851, toutes deux datées du 30 décembre 1985, qui modifient l'ordonnance susmentionnée ainsi que la date de mise en oeuvre de la «solution privilégiée» relative à la réduction des dangers dans la région portuaire de Vancouver et qui exigent l'élimination graduelle du transport des marchandises dangereuses d'ici au 15 avril 1986. L'autorisation d'interjeter appel de cette décision et de cette ordonnance a été accordée le 28 février 1986.

Le 28 mai 1986, l'appelante, CP Ltée, a retiré ses appels à l'égard des décisions et ordonnances nos R-36012 et R-38851.

Appels tranchés en 1986

CN c. la CCT, Prince Rupert Grain Ltd. et Ridley Grain Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossier 19659

À la suite d'une audience publique, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a rendu l'ordonnance n° WDR 1983-00246 le

21 décembre 1983 (depuis modifiée par l'ordonnance n° WDR 1984-00030 du 15 mars 1984) dans laquelle il ordonnait à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) de prendre les mesures suivantes :

1. fournir des installations acceptables qui serviront d'aménagement suffisant et approprié pour le trafic au terminus céréalier à l'île Ridley;

2. acquérir des servitudes foncières en vue de la construction du faisceau de réception et d'expédition; et

3. fournir des installations acceptables pour la mise en place des wagons sur les voies de déchargement de Prince Rupert Grain Ltd. et de Ridley Grain Ltd. et pour le retrait des wagons vides des voies de transbordement de ces compagnies en vue de les renvoyer au faisceau de réception et d'expédition.

CN a demandé l'autorisation d'interjeter appel de ladite ordonnance (qui a été confirmée par le Comité de révision le 30 avril 1985) en avançant que la CCT avait commis des erreurs de droit et de compétence.

La Cour d'appel fédérale a rejeté la requête déposée par CN en autorisation d'interjeter appel de la décision du CTCF et elle a également refusé d'accorder une prolongation pour le dépôt d'une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité de révision. Une requête de réexamen conforme aux Règles de la Cour fédérale a ultérieurement été entendue et rejetée par la Cour.

Une motion ultérieure en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada a été rejetée le 22 mai 1986.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-372
86-A-305

Le 19 mars 1986, la Cour d'appel fédérale a rejeté la requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision du Comité de révision rendue le 25 novembre 1985, qui, elle-même, rejetait une demande de révision de l'ordonnance n° R-38351 du Comité des transports par chemin de fer. Celle-ci ordonnait à CP Ltée de se conformer aux normes minimales d'inspection, d'essai et de fonctionnement des freins à air comprimé au plus tard à une date donnée.

Chef Enoch Bird *et al.* c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-327

À la suite d'un jugement rendu par la Cour d'appel fédérale le 12 juillet 1985 (voir le rapport annuel de 1985) et la tenue d'audiences publiques, le Comité des transports par chemin de fer a émis l'ordonnance n° R-39225 le 4 avril 1986 et a rendu une décision datée du 24 mars 1986 aux termes desquelles il décidait que les zones où CN demandait l'autorisation de construire une deuxième voie principale étaient bien des voies publiques au sens de l'article 196 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Les appelantes ont demandé l'autorisation d'interjeter appel de la décision du Comité, mais cette requête a été rejetée le 21 novembre 1986 dans une ordonnance de la Cour d'appel fédérale.

Quebecair c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-22
86-A-325

La requérante, Quebecair, a demandé l'autorisation d'interjeter appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, ainsi qu'une prolongation du délai prévu pour entamer des procédures d'examen et d'annulation, conformément à l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, à l'égard de la décision n° 9669 rendue par le Comité des transports aériens le 4 avril 1986, en vertu de laquelle celui-ci ne refuse pas l'acquisition de Nordair Ltd. par les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée.

Le 24 juin 1986, le tribunal a rejeté les deux requêtes.

Conseil municipal du canton de Nakina c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-358
A-80-86

En septembre 1985, le conseil municipal du canton de Nakina a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 16 août 1985 et de l'ordonnance n° R-38414 émise le même jour.

Lors de l'étude de la requête en autorisation présentée par CN en vertu de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard de l'exploitation du service de trains de marchandises entre Nakina et Armstrong (Ont.), le CTCF a conclu que les modifications prévues à Nakina signifiaient le déplacement, la fermeture ou l'abandon de la gare à cet endroit, et qu'elles entraîneraient le déplacement d'employés.

L'appelante a demandé l'autorisation d'en appeler de la décision dans laquelle le CTCF affirme que la question des répercussions d'un service direct sur le canton de Nakina ne relève pas de sa compétence, aux termes de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Selon la décision rendue par la Cour le 26 juin 1986, le refus de prendre en considération toute classe ou catégorie d'intérêts compris dans l'intérêt public général constitue une erreur de droit, et les éléments de preuve relatifs aux répercussions économiques probables des changements proposés sur les localités avoisinantes seraient pertinents dans la question de l'intérêt public.

CP Ltée c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossier T-326-86

La requérante, CP Ltée, a demandé à être soustraite au refus du Comité des transports par chemin de fer de surseoir à son ordonnance n° R-38529 du 2 octobre 1985 (se reporter à la cause **CP Ltée c. la CCT**, dossier nº 85-A-366, traitant de la nécessité de capitaliser le coût du remontage des locomotives) en attendant qu'une décision soit rendue relativement à l'appel de cette ordonnance auprès de la Cour d'appel fédérale.

La requête a été entendue le 29 avril 1986 et remise à une date ultérieure. Le Comité de révision de la CCT a, par la suite, accordé une suspension à la requérante.

CP Ltée c. la CCT
CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-374
86-A-4

Il s'agit là d'une requête présentée en vue d'obtenir une prolongation du délai s'appliquant au dépôt d'une requête en autorisation d'interjeter appel, et de requêtes en autorisation d'interjeter appel de la décision n° WDR 1985-02 du 8 février 1985 (mentionnée dans la cause **CP Ltée c. la CCT; CN c. la CCT**, dossiers nos 20039 et 20024, relativement au déplacement des installations ferroviaires dans la ville de Regina).

Le 20 février 1986, le tribunal a rejeté la requête déposée en vue d'obtenir une prolongation, ce qui a entraîné le rejet des demandes en autorisation d'interjeter appel.

Appels en instance en 1986

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

Dans sa décision du 14 avril 1983, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonnait à CP Ltée de modifier ses tarifs de surestarie et accordait à Columbia Containers Ltd. une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe I de la *Loi sur les grains du Canada*.

CP Ltée a fait valoir que la CCT n'avait ni la compétence ni l'autorisation statutaire d'ordonner que Columbia jouisse d'une franchise illimitée pour l'utilisation des wagons. La question principale porte sur l'interprétation du décret CP 1959-569, qui suspendait certains frais de surestarie, et aussi de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission, qui limitait la suspension des surestaries imposées pour le grain entreposé

dans les élévateurs terminus publics et semi-publics.

CP Ltée soutient également que la différence de traitement entre les élévateurs terminus titulaires de permis et Columbia ne créait pas, ni ne pouvait créer, un désavantage indu ou déraisonnable, comme il est prévu au paragraphe 23(3) de la *Loi nationale sur les transports*, étant donné que la distinction entre les frais a été établie par le décret et l'ordonnance précités.

En vertu de l'autorisation d'interjeter appel reçue de la Cour d'appel fédérale le 5 août 1983, CP Ltée a porté en appel la décision rendue par le CTCF le 14 avril 1983. Il reste maintenant à plaider la cause devant la Cour fédérale.

Norfolk and Western Railway Co. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-301

En janvier 1985, la Norfolk and Western Railway Co. a déposé une requête, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 13 décembre 1984 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer ne refusait pas le projet proposé par CN et CP Ltée d'acheter, à part égale de la Consolidated Rail Corporation, la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company.

L'appelante fait valoir que lorsqu'une partie formule une objection en vertu du paragraphe 27(3) de la LNT, la CCT est tenue d'abdiquer son autorité et de rendre une décision et une ordonnance ou, aux termes de l'alinéa 46(1)*c)* de la LNT, elle peut exercer son pouvoir de discrétion et rendre une ordonnance accompagnée des conditions qu'elle estime nécessaires. L'appelante ajoute que si la CCT doit ou peut rendre une ordonnance, elle a aussi le pouvoir d'y joindre des conditions.

La Norfolk and Western avance donc que la CCT a commis une erreur de compétence en ayant négligé d'exercer son pouvoir de discrétion ou de compétence et de rendre une ordonnance assujettie aux conditions demandées par l'appelante.

La requête en autorisation d'interjeter appel n'a encore fait l'objet d'aucune décision.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-322
A-515-86

Le 13 août 1986, l'appelante s'est vue autorisée à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1986 par le Comité de révision, selon laquelle il n'y a pas lieu de réexaminer l'ordonnance n° R-38526 prise le 1er octobre 1985 par le Comité des transports par chemin de fer, laquelle met en vigueur des taux inférieurs pour le transport des quartiers de viande par chemin de fer de Lethbridge (Alb.) vers l'Est du Canada.

L'appel est encore en instance.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-363

Dans un avis de motion daté du 21 novembre 1986, la requérante demande l'autorisation d'en appeler de l'ordonnance n° R-39915 rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 octobre 1986. Cette ordonnance donne suite à certaines recommandations formulées par le Comité dans son rapport d'enquête sur la collision d'un train de voyageurs de VIA Rail et d'un train de marchandises de CN, communément appelée la collision de Trudel.

On prétend que la CCT a débordé le mandat de l'enquête et outrepassé ses compétences en vertu de la *Loi sur les chemins de fer* en ordonnant l'installation d'enregistreurs d'événements à bord des locomotives.

La motion n'a pas encore été entendue.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-332
A-98-83

Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par

véhicule à moteur le 18 décembre 1981 qui rejetait certaines demandes de subventions déposées par Spéribel au motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions. Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et du Règlement connexe la rendant admissible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour l'exploitation de ses services de camionnage.

Spéribel soutenait qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la CCT, de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale. Elle a fait valoir qu'un jugement de la Cour des sessions de la paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les services de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la Loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

Il n'y a eu aucun développement dans cette affaire depuis le 21 avril 1983.

CP Ltée c. VIA Rail Canada Inc. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-359
A-10-86

CP Ltée (la requérante) a présenté, en octobre 1985, une requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 27 août 1985 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). Cette décision interprète un accord conclu entre CP Ltée et VIA Rail où il est fait état des modalités (y compris des conditions relatives aux indemnités) aux termes desquelles l'appelante doit assurer certains services à VIA Rail dans le cadre de l'exploitation de ses services voyageurs. Une des clauses prévoyait que tout différend qui découlerait de l'accord devait être réglé par voie d'arbitrage. Nonobstant ces dispositions, CP Ltée estime que le CTCF s'est attribué la compétence réservée à l'arbitre en rendant sa décision du 27 août 1985.

La requérante soutient que le CTCF avait commis une erreur de droit ou de compétence en ce que la CCT, ayant été créée par la loi, n'a pas le pouvoir, ni par compétence inhérente ni par autorisation du Parlement, de statuer sur une réclamation civile ou contractuelle concernant deux parties.

CP Ltée a ajouté que dans l'accord à l'égard duquel le CTCF avait tenté d'interpréter les droits des parties, la compétence est conférée à un arbitre devant être nommé selon les conditions de l'accord et non conférée au CTCF.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 29 novembre 1985. L'appel n'a pas encore été entendu.

CP Ltée. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-336

Dans un avis de motion daté du 17 juillet 1986, la requérante demande l'autorisation d'en appeler d'une décision rendue par le Comité des transports par chemin de fer le 23 juin 1986, aux termes de laquelle la Commission déclare un certain passage à niveau de la requérante comme étant un passage de ferme en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer*. La requérante soutient que la CCT a commis une erreur de droit, c'est-à-dire que :

- les conditions préalables à l'exercice par la Commission de la compétence présumée en vertu de l'article 213 de la *Loi sur les chemins de fer* étaient totalement inexistantes; et que, par le fait même,

- la Commission a perdu toute compétence qu'elle aurait autrement pu avoir parce qu'elle a contrevenu aux règles d'équité et de justice naturelle.

La requérante a donc demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer l'affaire. La motion présentée au tribunal demeure en attente jusqu'à ce qu'un mois se soit écoulé après la date à laquelle la décision du Comité de révision aura été rendue.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-323
A-509-86

Conformément à l'autorisation d'interjeter appel qui lui a été accordée le 23 juillet 1986, CP Ltée en appelle de l'ordonnance n° R-39175 prise le 10 mars 1986 par le Comité des transports par chemin de fer pour autoriser une augmentation des frais des manoeuvres inter-service à Montréal (Qc). La requérante allègue que la CCT a commis une erreur de droit en autorisant ces augmentations et en ne concluant pas qu'elles étaient interdites suivant les dispositions législatives suivantes :

- l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises; et
- la décision rendue le 17 septembre 1985 par le Comité de révision.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Le Procureur général pour Terre-Neuve c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-316

Dans un avis de motion daté du 18 mars 1986 est demandée l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39045 prise par le Comité des transports par chemin de fer le 14 février 1986 pour enjoindre CN d'appliquer certains critères d'établissement des coûts à la détermination des taux de transport des marchandises par conteneurs en direction et en provenance de Terre-Neuve. Le requérant soutient que la CCT a commis une erreur de droit en concluant que l'article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* n'est pas assujetti aux Conditions de l'union de Terre-Neuve au Canada et en ordonnant à CN de déposer des tarifs- marchandises à l'égard du transport par conteneurs à destination et en provenance de Terre-Neuve, conformément aux dispositions dudit article 276.

Le requérant a ultérieurement demandé au Comité de révision de la CCT de réexaminer cette question. Le tribunal a ordonné que la motion demeure en attente jusqu'à ce que le Comité de révision ait rendu sa décision.

CN c. la CCT, CP Ltée et Union Carbide Canada Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-364
A-551-86

La requérante, CN, en vertu d'une autorisation d'interjeter appel accordée le 10 septembre 1986, en appelle d'une décision majoritaire rendue par le Comité de révision le 17 septembre 1985 et des motifs de la décision du 6 juin 1986. CN soutient que ledit Comité a commis une erreur de droit et de compétence en ayant conclu que les taux spéciaux de manoeuvre de CN régissant l'échange de trafic à Montréal-Est n'étaient pas assujettis aux dispositions visant les taux compensatoires (article 276 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF)) et en ayant ordonné que ces taux demeurent au même niveau non compensatoire qu'auparavant.

L'appelante fait également valoir que la *Loi nationale sur les transports* (LNT) a été adoptée dans le but précis d'améliorer la viabilité financière des compagnies ferroviaires et que, par conséquent, cette loi doit s'interpréter de façon juste et libérale comme le prescrit l'article 11 de la *Loi sur l'interprétation*.

Selon l'appelante, il est très révélateur que le paragraphe 272(3) de la LCF, qui porte sur l'acheminement du grain et de la farine jusqu'à l'Est du Canada, et que l'article 23 de la LNT, qui traite des plaintes déposées contre les tarifs, les taux et les taxes, soient assujettis à l'article 276 de la LCF, qui régit le niveau compensatoire des taux et des tarifs.

CP Ltée, l'une des intimées dans cette affaire, soutient que la requête en autorisation d'interjeter appel devrait être rejetée car la CCT a statué avec raison que les articles 276 et 277 de la LCF ne s'appliquent pas aux taux spéciaux de manoeuvre, mais seulement aux taux de transport des marchandises, ce que les taux de manoeuvre ne sont pas. Ainsi, seuls les taux de transport des marchandises devraient être compensatoires.

L'appel est encore en instance.

CN c. la CCT
CP Ltée c. la CCT

Cour fédérale - Division de première instance
Dossiers T-2153-86 (CN)
T-2154-86 (CP)

Les compagnies de chemin de fer en cause ont déposé des requêtes pour que soit prise une ordonnance prohibitive interdisant à la CCT d'étudier la requête présentée par la ville de Regina en vue du déplacement de certaines installations que possèdent et exploitent les requérantes, en alléguant qu'il n'est pas de la compétence de la CCT d'étudier une requête de déplacement graduel. Cette requête est communément appelée la requête en déplacement de voies de Regina - Phase II.

La motion a été entendue le 7 octobre 1986 et, en décembre, la Cour a demandé de poursuivre l'argumentation concernant la compétence de la Division de première instance.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers 17489 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance nº WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la CCT n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appellantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer* (LCF), la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé à CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations de CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la LCF traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la CCT n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. En 1984, la CCT s'est vu accorder l'autorisation d'intervenir dans ces appels.

L'affaire était en instance à la fin de 1986.

Corporation municipale de la ville de Vanier c. CN, la CCT et VIA Rail Canada Inc.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 85-A-353
A-778-85

À la suite des ordonnances nºs R-38325, R-38335 et R-38336 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) de la CCT, lesquelles en substance permettaient à CN de procéder à la construction d'une deuxième voie principale dans la ville de Vanier, celle-ci demanda d'abord au Comité de révision de la CCT de suspendre l'exécution de ces ordonnances durant le temps nécessaire pour que la Cour d'appel fédérale se prononce sur ses requêtes en sursis d'exécution et en autorisation d'interjeter appel.

Le Comité de révision rejeta la requête de suspension d'exécution et la Cour d'appel fédérale

fit de même, mais la requête en autorisation d'interjeter appel fut accordée et en octobre 1985, la ville de Vanier a donné avis qu'elle interjetait appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports*, des ordonnances n^os^ R-38325 du 11 juillet et R-38335 et R-38336 du 12 juillet 1985 du CTCF dans les termes suivants : «Ces ordonnances sont-elles valides eu égard aux dispositions de l'article 53 des Règles générales de la Commission canadienne des transports?»

La cause est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT
CN c. la CCT

Cour fédérale du Canada
Dossiers T-603-85 (CP)
T-842-85 (CN)

Les requérantes, CN et CP Ltée, ont déposé des requêtes devant la Division de première instance de la Cour fédérale, en vertu de l'article 18 de la *Loi sur la Cour fédérale*, en vue d'obtenir un bref de *certiorari* pour casser la décision n° WDR 1985-02 rendue par la CCT le 8 février 1985, ainsi qu'un bref de prohibition contre la Commission pour interdire à celle-ci d'étudier la requête déposée par la ville de Regina, en vertu de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* (LDLCCF), en vue d'obtenir l'autorisation de déplacer certaines installations que possèdent et exploitent CN et CP Ltée et qu'utilise VIA Rail. Cette requête est mieux connue sous le titre de requête en déplacement des voies de Regina - Phase I.

Dans les ordonnances rendues le 7 mai 1985, la Cour ordonnait que les requêtes de CN et de CP Ltée soient entendues ensemble.

CN et CP Ltée ont avancé que la Commission avait dépassé les limites de sa compétence pour les raisons suivantes :

1. La requête de la ville de Regina n'est pas conforme au paragraphe 3(1) de la LDLCCF et, par conséquent, la CCT n'a pas pu faire le calcul prescrit au paragraphe 5(1).

2. L'alinéa 3(5)*a)* de la LDLCCF n'a pas été respecté.

3. La CCT ne s'est pas assurée que le paragraphe 5(1) de la LDLCCF avait été respecté.

La ville de Regina a allégué que toutes les exigences énoncées aux articles 3 et 4 de la LDLCCF avaient été remplies. Elle a ajouté que ladite loi n'exige ni expressément ni implicitement qu'un plan d'aménagement urbain ou un plan de transport accomplisse l'intention à long terme d'un requérant relativement au déplacement d'un chemin de fer ou qu'il est interdit de déposer des requêtes par étapes en vue du déplacement d'un chemin de fer.

La ville de Regina a également fait valoir que le plan de financement déposé auprès de la CCT respecte les exigences de l'article 4 et que, de toute façon, la Commission n'est pas tenue de se limiter à ce plan pour établir les coûts nets de déplacement des voies, puisqu'elle se fera une opinion après avoir tenu une audience, conformément au paragraphe 5(2) de la LDLCCF.

Le tribunal a rejeté les requêtes de CN et de CP Ltée le 22 novembre 1985, en décidant que cette question ne relevait pas de sa compétence. Les requérantes ont ensuite interjeté appel devant la Cour d'appel fédérale qui, dans un jugement rendu le 17 juin 1986, a maintenu le jugement de la Division de première instance. Le tribunal a entendu les requêtes en autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême du Canada le 1^er^ octobre 1986 et, le 18 décembre 1986, il a rendu son jugement qui refuse l'autorisation d'interjeter appel.

CP Ltée c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-358
A-263-85

L'appelante, CP Ltée, fait valoir que dans l'ordonnance n° R-37470 du 15 novembre 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en statuant que les taux spéciaux de manoeuvre inter-service doivent être établis à un niveau compensatoire en vertu du paragraphe 276 de la *Loi sur les chemins de fer*. Selon CP Ltée, cette décision va à l'encontre de l'esprit et du libellé même de l'article 3 de la *Loi nationale sur les transports*. L'appelante avance également que le CTCF a commis une erreur en ne voyant pas que l'ordonnance générale T-12 s'applique à Montréal-Est, et elle souligne que

même si cette ordonnance générale ne visait pas Montréal-Est, il faudrait continuer à imposer des taux spéciaux de manoeuvre inter-service comme on le fait à cet endroit depuis 1908.

CN soutient que l'appelante n'a pas réussi à se monter une cause défendable, et elle a demandé à la Cour de radier du dossier tous les points qui n'ont aucun rapport avec la question de droit en litige et au sujet desquels la CCT ne s'est pas prononcée.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 1er mars 1985 et, le 11 mars suivant, CP Ltée a déposé son avis d'appel dans lequel elle ajoutait que le CTCF avait commis une erreur de droit en n'ayant pas conclu que le Règlement sur la manoeuvre inter-service de trafic-marchandises, 1978, C.R.C., chap. 1210, s'appliquait à Montréal-Est en vertu de l'article 93 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui vise à conserver les droits acquis des expéditeurs.

Depuis lors, aucune autre procédure n'a été déposée devant la Cour.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-369

Le 4 avril 1986, CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité de révision le 16 octobre 1985. L'appelante soutient que la CCT a commis les erreurs suivantes :

1. Elle n'a pas étudié à fond la requête en révision datée du 28 juin 1985, comme lui prescrit de le faire l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, et elle a déclaré que les questions soulevées dans ladite requête ne sont pas visées par les motifs de révision prévus à l'article 63 de cette loi.

2. Elle a statué que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas commis une erreur en ordonnant à la requérante de faire refroidir l'eau potable à une température de 42 °F ou moins.

3. Elle n'a ni révisé ni annulé l'ordonnance concernant l'eau potable et elle a fondé sa décision ou son ordonnance sur une conclusion de fait erronée à laquelle elle est arrivée avec entêtement et caprice, sans étudier les documents qui lui avaient été présentés.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

Transport Morneau Inc. c. Comité des transports par véhicule à moteur et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 86-A-317
A-292-86

Le 5 mai 1986, la requérante a obtenu l'autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) le 27 février 1986, qui rejette une demande de subvention présentée conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique* et au règlement pertinent, à l'égard du transport de marchandises.

Le point de droit en cause est le suivant : le CTVM a-t-il commis une erreur de droit lorsqu'il a exigé, comme condition du versement de subventions à l'appelante, la présentation de preuves supplémentaires relativement à la destination finale des marchandises de l'appelante?

La cause est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 86-A-332

Dans un avis de motion daté du 26 juin 1986, la requérante demande l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-39414, prise par le Comité des transports par chemin de fer le 28 mai 1986, qui ordonne le dépôt de nouveaux taux à l'égard des mouvements de farine et d'huile de colza. La requérante soutient que la CCT a outrepassé sa compétence en ordonnant le dépôt de taux communs.

La requérante a simultanément demandé que le Comité de révision de la CCT réexamine la question. Le tribunal a donc ordonné que la requérante dispose d'un mois, à compter de la date à laquelle le Comité de révision rendra sa décision, pour demander l'autorisation d'interjeter appel.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-55
A-1259-82

Cette affaire se rapporte à la décision du 7 mai 1982 dans laquelle le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) refusait à CP Ltée la permission de réclamer des coûts d'acquisition (coûts d'immobilisations et d'amortissement) concernant les actifs fournis par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies, dans le but de fixer des subventions ou des taux conformément à la *Loi sur les chemins de fer* (LCF). Le CTCF a soutenu que s'il permettait que de tels coûts influent sur le système de calcul des prix de revient sans prévoir des rajustements subséquents aux fins de subventions et à toute autre fin que le Comité juge appropriée, il s'ensuivrait que le gouvernement recevrait, en vertu d'un programme, la facture correspondant à des frais dont il se serait déjà acquitté dans le cadre d'un autre programme.

CP Ltée soutient que le Comité s'est mal orienté et s'est aussi laissé influencer par des considérations sans importance dans son interprétation des articles applicables de la LCF et du Règlement sur le calcul des frais ferroviaires. La compagnie ferroviaire estime que l'article 252 et les articles suivants de la LCF l'autorisent à être remboursée pour les pertes qu'elle a subies du fait qu'elle est tenue d'exploiter des embranchements non rentables. Selon CP Ltée, ces articles n'ont aucunement pour objet de trancher les questions liées à la propriété des actifs, et le fait que ce soit le gouvernement fédéral qui ait fourni ces actifs n'entre pas en ligne de compte.

CP Ltée a obtenu l'autorisation d'interjeter appel en novembre 1982, mais l'affaire est encore en instance aujourd'hui.

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-379
A-551-84

Cet appel découle de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA), qui modifie le permis de la Federal Express Co. en vue de permettre à cette dernière d'étendre ses services aériens commerciaux transfrontaliers. L'autorisation d'interjeter appel de cette décision a été accordée le 23 février 1984.

Postes Canada soutient que le CTA a outrepassé sa compétence et a mal interprété la loi en décidant que Federal Express avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le CTA s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

Cet appel devait être entendu au début de 1987.

CN c. la CCT et la Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-311
A-806-84

L'appelante, CN, dont la requête en autorisation d'interjeter appel a été appuyée par CP Ltée, a soutenu que :

1. Le CTCF a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

2. Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO, et il a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

3. Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LTGO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel **(Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CTC et CN)**.

L'autorisation d'interjeter appel a été agréée le 26 avril 1984, et l'appel est encore en instance.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 85-A-366

CP Ltée a déposé en octobre 1985 une requête en vue d'obtenir l'autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-38529 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 2 octobre 1985, relativement à la capitalisation des coûts de remontage des locomotives. Selon CP Ltée, cette ordonnance dépasse les pouvoirs du CTCF en ce qu'elle est rédigée de la même façon que l'ordonnance n° R-34836 que la Cour d'appel fédérale a annulée le 27 juin 1985 parce qu'elle ressemblait à un règlement et, par le fait même, dépassait la compétence du CTCF. En effet, seule la CCT a le pouvoir d'édicter des règlements.

CP Ltée a ajouté que même si l'ordonnance n° R-34836 était valable, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer*, prétendue source de pouvoir pour l'adoption de l'ordonnance n° R-38529 du CTCF et de l'ordonnance n° 1985-CCT-7 de la Commission, ne donne pas expressément le droit d'exercer de façon rétroactive le pouvoir qu'il confère.

L'appelante a également avancé que l'ordonnance n° 1985-CCT-7 du 17 septembre 1985, dans laquelle la CCT cherche à adopter et à mettre en application une Classification uniforme des comptes, n'est pas valable en ce qu'elle est trop ambiguë, vague et sans effet, et elle ne se conforme pas aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*.

La Cour d'appel fédérale a agréé la requête en autorisation d'interjeter appel. La cause n'a pas encore été entendue.

Ruth Adelia c. la CCT

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-2493-85

En mai 1985, Air Canada a refusé que la partie demanderesse, une personne atteinte d'invalidité, monte à bord d'un vol Regina – Ottawa. Un représentant d'Air Canada a avancé que la demanderesse n'était pas en mesure de prendre soin d'elle-même et que les dispositions du tarif applicable d'Air Canada exigeaient que cette personne soit accompagnée. Comme la demanderesse voyageait seule, Air Canada lui a refusé l'embarquement.

En novembre 1985, la demanderesse a intenté une action pour demander à la Cour fédérale d'intervenir et de rejeter ces dispositions particulières du tarif d'Air Canada. Le procès n'a pas encore eu lieu.

Le 9 mai 1986, une requête était déposée auprès du Comité des transports aériens (CTA) pour demander la suspension ou l'annulation du permis d'Air Canada, ainsi qu'un remplacement du tarif de ce transporteur pour que soit reconnu le droit des personnes atteintes d'invalidité à déterminer elles-mêmes dans quelle mesure elles sont suffisamment autonomes pour prendre l'avion.

Le CTA, dans sa décision n° 10205 du 4 novembre 1986, a approuvé en partie la requête en reconnaissant que la clause en cause du tarif du transporteur contrevient à l'article 113 du Règlement sur les transporteurs aériens, et il a enjoint le transporteur d'adopter une nouvelle règle tarifaire qui accepte la détermination d'autonomie fournie par une personne atteinte d'invalidité.

On s'attend à ce que la poursuite en Cour fédérale soit retirée.

F.J. Turner et Turn-Air Ltd. c. Sa Majesté la Reine du chef du Canada

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-859-86

La plaignante a déposé, le 3 avril 1986, sa déclaration réclamant des dommages présumés avoir été entraînés par la décision n° 1984-A-130 du Comité des transports aériens (CTA) du 4 avril 1984 dans laquelle le CTA annule le permis de la plaignante. Ce permis a été rétabli le 26 juillet 1985. La plaignante allègue des dommages subis pendant la période où elle n'a pu exploiter son service.

Cette cause n'a pas encore été entendue.

APPENDICES

A – *Division de l'Ouest* 81

B – *Comité des transports par chemin de fer* 89

C – *Comité des transports aériens* 115

D – *Comité des transports par eau* 125

E – *Comité des transports par véhicule à moteur* 129

F – *Comité de révision* 131

G – *Direction de la recherche* 135

APPENDICE A
Division de l'Ouest

I – Audiences et décisions sur l'abandon d'embranchements, 1986 82

II – Décisions et ordonnances, 1986 82

III – Abandon d'autres voies
Requêtes en instance le 31 décembre 1986 85

IV – Embranchements tributaires du transport du grain, 1986-1987 86

I – Audiences et décisions sur l'abandon d'embranchements, 1986

Subdivision	Date	Décision
(CN) Porter	19 août	Maintien de l'exploitation entre Oban et Cando (Sask.), sur une distance de 18,0 milles, aux termes de la décision n° WDR 1986-09, après une nouvelle audience.
(CN) Corning	21 août	Maintien de l'exploitation entre Peebles et Corning (Sask.), sur une distance de 14,4 milles, aux termes de la décision n° WDR 1986-10.

II – Décisions et ordonnances, 1986

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR 1986-01	WDR 1986-00009	28 janvier	Ordonner à CN de poursuivre l'exploitation d'un service de train mixte entre Edmonton et Waterways (Alb.).
WDR 1986-02	WDR 1986-00030	21 février	Autoriser la requête de CN d'enlever les chefs de gare et les bâtiments de gare à Wainwright, St. Paul, Edson, Fort Saskatchewan, Whitecourt, Vermilion, Camrose, Grand Centre et Hinton (Alb.) et Biggar et Unity (Sask.), et de remplacer les bâtiments de gare à Wainwright, Edson, Hinton, Biggar et Unity par des abris de quai de trains de voyageurs. La requête visant à enlever le chef de gare et les bâtiments de gare à Lloydminster (Alb.) a été refusée.
	WDR 1986-00047	19 mars	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, la Commission exerce un engagement donné en 1919 par un prédécesseur de l'actuelle ville de Winnipeg dans un litige entre CP Rail et la ville concernant le coût des dispositifs de protection automatiques à un passage à niveau.
	WDR 1986-00105	8 mai	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Oakland entre le point milliaire 1,0 et Oakland (Man.).

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
	WDR 1986-00103	8 mai	À la suite du réexamen, exigé par la loi, de la requête en abandon présentée par CN, ordonner à CN d'abandonner l'exploitation de la subdivision Neepawa entre Neepawa et Rossburn Junction, et la subdivision Rossburn entre Rossburn Junction et un point situé entre Bethany et Springhill (Man.), sous réserve que soit achevé d'ici à cinq ans un projet de rationalisation subventionné par le gouvernement fédéral, dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.
WDR 1986-03	WDR 1986-00126	28 mai	Régler un litige entre l'industrie fourragère et CP Rail et CN, en décidant que les graines de luzerne en sacs sont admissibles au transport par chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, mais que toutes les autres graines fourragères en sacs ne le sont pas. La Division de l'Ouest a recommandé d'autres mesures de redressement au gouvernement fédéral.
WDR 1986-04		28 mai	Régler un litige entre le County of Red Deer No. 23 (Alb.) et CN concernant les frais d'entretien d'un passage à niveau, au profit de la municipalité.
WDR 1986-05		28 mai	Régler un litige entre le Whitemud Watershed Conservation District Board (Man.) et CN concernant le coût des travaux de drainage projetés, en imposant les dépenses d'immobilisations au Conservation Board et les dépenses d'entretien à CN.
	WDR 1986-00125	28 mai	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, la Commission refuse de déroger à sa méthode usuelle de répartition des coûts concernant l'installation et l'entretien des dispositifs de protection automatiques aux passages à niveau. L'ordonnance n° WDR 1986-00047 du 19 mars 1986 porte strictement sur les faits précis de cette affaire.
WDR 1986-06	WDR 1986-00213	14 août	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Lac La Biche entre Bon Accord (p.m. 9,50) et Egremont (p.m. 29,66) en Alberta.

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR 1986-07	WDR 1986-00214	14 août	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Brazeau entre le point milliaire 97,0 et Brazeau (p.m. 149,6) en Alberta.
WDR 1986-08	WDR 1986-00212	15 août	Autoriser CN à abandonner l'exploitation de la subdivision Demay entre Camrose Junction (p.m. 1,3) et Roundhill (p.m. 12,0) en Alberta.
WDR 1986-09	WDR 1986-00219	25 août	Refuser la requête en instance de CN visant l'abandon de l'exploitation de la subdivision Porter (Sask.).
	WDR 1986-00241	4 septembre	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, rescinder une ordonnance de 1976 concernant l'installation de dispositifs de protection automatiques à un passage à niveau situé à Winnipeg, malgré l'opposition de la ville. Cela reflète la politique actuelle de mise à exécution, en temps voulu, des ordonnances prévoyant une subvention à l'égard du coût des dispositifs de protection installés aux passages à niveau.
WDR 1986-10	WDR 1986-00254	22 septembre	Refuser la requête en instance de CN visant l'abandon de l'exploitation de la subdivision Corning (Sask.).
	WDR 1986-00279	29 octobre	Dans cette ordonnance et les motifs datés du même jour, réitérer les principes de répartition des frais lorsque la partie principale à un passage à niveau est transférée dans le cadre de l'évolution d'un réseau routier existant.
	WDR 1986-00285	7 novembre	À la suite du réexamen, exigé par la loi, de la requête en abandon présentée par CP Rail, ordonner à CP Rail d'abandonner l'exploitation de la subdivision Colonsay entre Amazon et Colonsay (Sask.), sous réserve de l'achèvement, d'ici à un an, d'un projet de rationalisation subventionné par le gouvernement fédéral dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements.
WDR 1986-11		28 novembre	Examen du service de trains de voyageurs, de marchandises et de trains mixtes exploité entre Edmonton et Waterways (Alb.)

Numéro de la décision	Numéro de l'ordonnance	Date	Objet
WDR 1986-12	WDR 1986-00307	3 décembre	Décision finale de la Commission qui enjoint à CN de poursuivre l'exploitation de la subdivision Porter (Sask.) et qui établit un comité local chargé d'examiner les options futures pour cette ligne.
Décisions interlocutoires			
Réf. 50185		11 juillet 15 août	La Commission a donné des directives officielles à la ville de Regina, à CN et à CP Rail concernant la phase I de la requête de déplacement de voies à Regina.

III – Abandons d'autres voies Requêtes en instance le 31 décembre 1986

Subdivision	Point milliaire	Endroit	Type de voie
(CP Rail) Triage Brandon	Triage Brandon	Manitoba	Voie industrielle
(CP Rail) Winnipeg Beach	17,70	Manitoba	Voie d'évitement

IV – Embranchements tributaires du transport du grain, 1986-1987

Subdivision	De	À	Milles
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA*			
Acadia Valley	Eyre Jct. (p.m. 0,0)	Acadia Valley (p.m. 23,7)	23,7
Alliance	Alliance Jct. (p.m. 0,0)	Alliance (p.m. 59,2)	59,2
Amiens	Spiritwood (p.m. 49,1)	England (p.m. 75,0)	25,9
Arborfield	Crane (p.m. 0,0)	Arborfield (p.m. 19,4)	19,4
Athabasca	Morin Jct. (p.m. 20,2)	Athabasca (p.m. 93,1)	72,9
Avonlea	Parry (p.m. 29,8)	Moose Jaw (p.m. 83,8)	54,0
Barrhead	Carley Jct. (p.m. 0,0)	Barrhead (p.m. 26,1)	26,1
Battleford	Battleford (p.m. 0,0)	Battleford Jct. (p.m. 7,8)	7,8
Bengough	Bengough Jct. (p.m. 0,0)	Willowbunch (p.m. 71,5)	71,5
Big River	Big River Jct. (p.m. 0,0)	Big River (p.m. 56,5)	56,5
Blaine Lake	Prince Rupert Jct. (p.m. 0,0)	Denholm (p.m. 116,5)	116,5
Bodo	Unity (p.m. 0,0)	Cactus Lake (p.m. 40,3)	40,3
Bolney	Spruce Lake Jct. (p.m. 0,0)	Paradise Hill (p.m. 15,7)	15,7
Bonnyville	Abilene Jct. (p.m. 0,0)	Grand Centre (p.m. 61,1)	61,1
Brooksby	Naisberry Jct. (p.m. 0,0)	Carrot River (p.m. 51,1)	51,1
Carlton	Dalmeny (p.m. 0,0)	Laird (p.m. 28,2)	28,2
Carman	Carman Jct. (p.m. 0,0)	Graysville (p.m. 50,9)	50,9
Central Butte	Moose Jaw Jct. (p.m. 39,2)	Riverhurst (p.m. 110,5)	71,3
Chelan	Reserve (p.m. 0,0)	Crooked River (p.m. 60,1)	60,1
Conquest	Conrose Jct. (p.m. 0,0)	Beechy (p.m. 94,3)	94,3
Corning	Peebles (p.m. 0,0)	Corning (p.m. 15,0)	15,0
Coronado	Kerensky (p.m. 33,5)	Elk Point (p.m. 139,6)	106,1
Cowan	North Jct. (p.m. 0,0)	Swan River (p.m. 98,5)	98,5
Cromer	Maryfield (p.m. 75,8)	Kipling (p.m. 128,6)	52,8
Cudworth	Meacham (p.m. 23,6)	St. Louis (p.m. 86,4)	62,8
Demay	Camrose Jct. (p.m. 0,0)	Ryley (p.m. 25,0)	25,0
Dodsland	Biggar (p.m. 0,0)	Smiley (p.m. 79,2)	79,2
Elrose	Conquest Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 104,8)	104,8
Erwood	Swan River (p.m. 0,0)	Birch River (p.m. 23,0)	23,0
Glenavon	Kipling (p.m. 0,0)	McCallum (p.m. 87,5)	87,5
Grande Prairie	Rycroft (p.m. 0,0)	Dawson Creek (p.m. 138,0)	138,0
Hartney	Belmont (p.m. 0,0)	Elgin (p.m. 42,4)	42,4
Herchmer	Gillam (p.m. 330,3)	Churchill (p.m. 509,9)	179,6
Lac La Biche	Banko Jct. (p.m. 0,0)	Bon Accord (p.m. 9,5)	9,5
Lewvan	Minard Jct. (p.m. 0,0)	Whitmore (p.m. 115,5)	115,5
Mantario	Mantario Jct. (p.m. 0,0)	Glidden (p.m. 43,8)	43,8
Matador**	Matador Jct. (p.m. 0,0)	Kyle (p.m. 29,7)	29,7
Miami	Morris (p.m. 0,0)	Belmont (p.m. 102,2)	102,2
Neepawa	Neepawa (p.m. 0,0)	Rossburn Jct. (p.m. 5,3)	5,3
Paddockwood	Whitestar (p.m. 1,7)	Paddockwood (p.m. 23,9)	22,2
Peace River	Roma Jct. (p.m. 60,6)	Hines Creek (p.m. 113,4)	52,8
Porter	Oban Jct. (p.m. 0,0)	Cando (p.m. 18,0)	18,0
Preeceville	Thunderhill Jct. (p.m. 0,0)	Sturgis Jct. (p.m. 65,3)	65,3
Preeceville	Lilian (p.m. 67,4)	Kelvington (p.m. 113,6)	46,2
Rhein	Campbell (p.m. 0,0)	MacNutt (p.m. 45,2)	45,2
Robinhood	Speers Jct. (p.m. 0,0)	Glaslyn (p.m. 69,6)	69,6
Rossburn	Rossburn Jct. (p.m. 0,0)	Russell (p.m. 104,3)	104,3

Subdivision	De	À	Milles
Smoky	Winagami (p.m. 263,5)	Spirit River (p.m. 357,2)	93,7
St. Brieux	St, Brieux Jct. (p.m. 0,0)	Humbolt Jct. (p.m. 54,1)	54,1
Ste. Rose	Ochre River (p.m. 0,0)	Ste. Rose du Lac (p.m. 11,7)	11,7
Tisdale	Hudson Bay (p.m. 0,0)	Prince Albert (p.m. 161,2)	161,2
Turtleford	North Battleford (p.m. 0,0)	St. Walburg (p.m. 77,7)	77,7
Weyburn	Talmage (p.m. 0,0)	Bengough Jct. (p.m. 39,7)	39,7
White Bear	Eston Jct. (p.m. 0,0)	Lacadena (p.m. 24,5)	24,5
Winnipegosis	Sifton Jct. (p.m. 0,0)	Fork River (p.m. 10,9)	10,9
Total			**3 224,3**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Altawan	Shaunavon (p.m. 0,9)	Manyberries (p.m. 122,1)	122,1
Amulet	Ormiston (p.m. 30,9)	Crane Valley (p.m. 38,6)	7,7
Arborg	Rugby (p.m. 5,4)	Arborg (p.m. 75,1)	69,7
Arcola	Schwitzer (p.m. 0,0)	Arcola (p.m. 96,7)	96,7
Assiniboia	Amulet (p.m. 46,0)	Assiniboia (p.m. 111,1)	65,1
Bassano	Empress (p.m. 0,0)	Bassano (p.m. 118,4)	118,4
Bromhead	Estevan (p.m. 0,0) (y compris l'embr. Tribune, p.m. 7,0)	Minton (p.m. 79,1)	86,1
Bulyea	Neudorf (p.m. 0,0)	Bulyea (p.m. 86,4)	86,4
Burstall	Embranchement Schuler		6,8
Cardston	Stirling (p.m. 0,0)	Cardston (p.m. 46,8)	46,8
Colonsay	Dilke (p.m. 21,3)	Colonsay (p.m. 108,5)	87,2
Colony	Rockglen (p.m. 0,0)	Killdeer (p.m. 24,6)	24,6
Coronation	Kerrobert (p.m. 1,5)	Coronation (p.m. 116,5)	115,0
Dunelm	Player (p.m. 0,0)	Simmie (p.m. 25,2)	25,2
Empress	Leader (p.m. 88,2)	Empress (p.m. 111,8)	23,6
Expanse	Curle (p.m. 0,0)	Assiniboia (p.m. 64,6)	64,6
Fife Lake	Assiniboia (p.m. 0,0)	Big River (79,8)	79,8
Furness	Epping (p.m. 0,0)	Paradise Valley (p.m. 19,5)	19,5
Glenboro	Murray Park (p.m. 6,0) (y compris l'embr. au p.m. 15,0)	Souris (p.m. 145,0)	154,0
Gravelbourg***	Mossbank Jct. (p.m. 0,0)	Tyson (p.m. 57,3)	57,3
Gretna/La Rivière	Fortress (p.m. 11,5) - Rosenfeld - Gretna (p.m. 14,1)		56,8
Hatton	Hatton (p.m. 0,0)	Golden Prairie (p.m. 17,8)	17,8
Kerrobert	Outlook (p.m. 0,0)	Kerrobert (p.m. 102,5)	102,5
Kisbey	Arcola (p.m. 0,0)	Weyburn (p.m. 61,7)	61,7
Lac du Bonnet	Birds Hill (p.m. 6,0)	Lac du Bonnet (p.m. 65,7)	59,7
Lacombe	Coronation (p.m. 0,0)	Nevis (p.m. 70,8)	70,8
Langdon	Cosway (p.m. 42,1)	Carbon (p.m. 58,3)	16,2
La Rivière	Rosenfeld (p.m. 54,2)	La Rivière (p.m. 111,0)	56,8
Lloydminster	Wilkie (p.m. 0,0)	Lloydminster (p.m. 104,6)	104,6
Lomond	Eltham (p.m. 0,0)	Hays (p.m. 112,3)	112,3
Lyleton	Deloraine (p.m. 0,0)	Waskada (p.m. 17,6)	17,6
Macklin	Kerrobert (p.m. 0,0)	Macklin (p.m. 46,4)	46,4
Macleod	Aldersyde (p.m. 31,5)	Ft. Macleod (p.m. 105,3)	73,8
Melfort	Lanigan (p.m. 0,0)	Lac Vert (p.m. 56,2)	56,2
Napinka	La Rivière (p.m. 0,0)	Napinka (p.m. 108,5)	108,5
Neudorf	Sylspur (p.m. 50,7)	Neudorf (p.m. 126,2)	75,5
Notukeu	Notukeu (p.m. 0,0)	Val Marie (p.m. 96,9)	96,9
Outlook	Moose Jaw (p.m. 2,3)	Outlook (p.m. 120,3)	118,0

Subdivision	De	À	Milles
Pennant	Wickett (p.m. 0,0)	Hazlet (p.m. 19,4)	19,4
Reford	Kerrobert (p.m. 0,0)	Wilkie (p.m. 42,8)	42,8
Russell	Binscarth (p.m. 0,0)	Inglis (p.m. 23,9)	23,9
Shamrock	Archive (p.m. 0,0)	Hak (p.m. 103,4)	103,4
Shaunavon	Assiniboia (p.m. 0,0)	Shaunavon (p.m. 118,2)	118,2
Stirling	Manyberries (p.m. 0,0)	Stirling (p.m. 84,5)	84,5
Tisdale	Goudie (p.m. 0,0)	Nipawin (p.m. 131,7)	131,7
Turin	Lethbridge (p.m. 0,0)	Turin (p.m. 27,0)	27,0
Tyvan	Stoughton (p.m. 0,0)	Crecy (p.m. 87,2)	87,2
Vanguard	Swift Current (p.m. 2,0)	Meyronne (p.m. 76,3)	74,3
White Fox	Nipawin (p.m. 0,0)	Sharpe (p.m. 73,4)	73,4
Willingdon	Lloydminster (p.m. 0,0)	Bruderheim (p.m. 144,1)	144,1
Winnipeg Beach	Gimli (p.m. 58,0)	Riverton (p.m. 82,6)	24,6
Wood Mountain	Ogle (p.m. 0,0)	Mankota (p.m. 64,9)	64,9
Total			**3 628,1**

* Subdivision Inwood, de Fisher Branch (Man.) à Grosse Isle (Man.), 71,5 milles, et subdivision Stettler, de Ferlow Junction (Alb.) à Dinosaur (Alb.), 108 milles, n'ont plus la désignation d'embranchement tributaire du transport du grain à compter du 1er août 1986.

** Propriété de CP Rail mais exploitée par CN.

*** Propriété de CN mais exploitée par CP Rail.

APPENDICE B
Comité des transports par chemin de fer

I – Décisions rendues, 1986 90

II – Ordonnances et décisions, 1986
Abandon d'embranchements hors-Prairies 95

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies
Requêtes en instance le 31 décembre 1986 99

IV – Ordonnances et décisions, 1986
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs) 102

V – Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1986 105

VI – Paiements, 1986
Loi sur le transport du grain de l'Ouest 106

VII – Sommaire des réclamations et paiements
globaux aux chemins de fer admissibles, 1985 107

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada 107

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Canadien Pacifique Limitée 108

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Algoma Central Railway 108

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1985
Compagnie de chemin de fer du littoral nord de
Québec et du Labrador 108

XII – Réclamations et paiements, 1985
Article 256 (Embranchements non protégés) 109

XIII – Réclamations et paiements, 1985
Article 258 (Embranchements protégés) 112

XIV – Réclamations et paiements, 1985
Article 261 (Services de trains de voyageurs) 113

I – Décisions rendues, 1986

Date	Objet	Décision rendue
15 janvier	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Cannington dans la subdivision Uxbridge (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38889.	Agrément de la requête.
20 janvier	Relative au réexamen de la requête de CP Rail en vertu du par. 254(5) de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de a) la subdivision Témiscaming, entre Gendreau et Laverlochère (Qc), et de b) la subdivision Ville-Marie, entre Gaboury et Ville-Marie (Qc). Décision et ordonnance n° R-38908.	Agrément de la requête.
23 janvier	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Fergus depuis un point près de Lynden Junction jusqu'à Galt (Cambridge) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-38922.	Agrément de la requête.
24 janvier	Requête déposée par VIA Rail Canada Inc. en vertu de l'article 134 de la *Loi sur les chemins de fer* en autorisation d'assurer un service de casiers à la Gare centrale de Montréal. Décision et ordonnance n° R-38931.	Agrément de la requête.
14 février	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Penetang entre North Colwell et Hendrie (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39042.	Agrément de la requête.
14 février	Relative à une étude portant sur les taux des conteneurs de CN à Terre-Neuve. Décision et ordonnance n° R-39045.	CN devra déposer de nouveaux taux.
24 février	Relative au réexamen de la requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Hearst et Nakina (Ont.) exploité par VIA Rail Canada Inc. Décision et ordonnance n° R-39047.	Agrément partiel de la requête.
24 février	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la partie de la subdivision Pagwa entre Calstock et Nakina (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39046.	Agrément partiel de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
25 février	Relative au réexamen de la requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Forest depuis un point près de Lucan jusqu'à Forest (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39048.	Agrément partiel de la requête.
26 février	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Minto depuis South Devon jusqu'à Minto, y compris l'embranchement industriel Minto et l'embranchement Long (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39061.	Agrément de la requête.
27 février	Requête présentée par ConRail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de sa division de Montréal (Qc). Décision et ordonnance n° R-39068.	Agrément de la requête.
28 février	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Des Ormeaux dans la subdivision Sorel (Qc). Décision et ordonnance n° R-39069.	Agrément de la requête.
3 mars	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Stanley dans la subdivision Nashwaak (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39105.	Agrément de la requête.
6 mars	Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria. Décision provisoire.	
12 mars	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Centreville depuis Valley jusqu'à Centreville (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39165.	Agrément partiel de la requête.
26 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1986-1987.	Certaines lignes ont été désignées.
1er avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Caraquet entre Bathurst-Est et Tracadie, y compris l'embranchement Shippegan (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39217.	Rejet de la requête.
2 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Témiscouata entre Cabano (Qc) et Edmundston (N.-B.).	Rejet de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
4 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de construire une deuxième voie principale au croisement de certaines réserves de la route situées dans le village de Kapasiwin (Alb.) sur sa subdivision Edson. Décision et ordonnance n° R-39225.	Agrément de la requête.
15 avril	Relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans les régions portuaires de Vancouver et Victoria. Décision finale.	
23 avril	Relative au transport de marchandises dangereuses dans la région recensée du Toronto métropolitain.	
9 mai	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Kingston entre Tichborne et Kingston (Ont.) et entre les points milliaires 101,85 et 102,09. Décision et ordonnance n° R-39327.	Agrément partiel de la requête.
22 mai	Requête présentée par CP Rail pour le compte de la Compagnie de chemin de fer Dominion Atlantic, en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon situé entre les points milliaires 4,4 et 57,6 de la subdivision Truro (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-39358.	Agrément de la requête.
27 mai	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Inversess entre Port Hastings Junction et Inverness (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-39392.	Agrément de la requête.
29 mai	Requête présentée par Greyhound Lines Canada Ltd. et Eastern Canada Greyhound Ltd. en vue d'en appeler de certains tarifs-voyageurs de VIA Rail Canada Inc.	Agrément partiel de la requête.
25 juin	Requête présentée par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Montréal et Ottawa entre Rigaud (Qc) et la jonction M&O (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39494.	Agrément de la requête avec une recommandation au Ministre.
26 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de l'embranchement Deseronto de la subdivision Kingston, de Napanee à Deseronto (Ont.). Décision et ordonnance n° R-39694.	Agrément de la requête.
28 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Shore Line entre le point milliaire 10,0 et Lepreau (N.-B.). Décision et ordonnance n° R-39695.	Agrément de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
29 août	Requête présentée par Paul de Man *et al.* le 27 janvier 1986, en vertu des articles 280 et 281 de la *Loi sur les chemins de fer*, en vue d'obtenir l'autorisation d'en appeler du tarif du service Toronto-London (via Stratford) de VIA Rail Canada Inc. Décision.	Rejet de la requête.
29 août	Requête présentée par la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador concernant l'exploitation de trains sans fourgon de queue (exemption de la règle 90A du Règlement unifié d'exploitation à l'égard des trains-blocs à minerai). Décision.	Agrément de la requête.
29 août	Relative à l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*; et relative aux modifications projetées par CN à l'exploitation ferroviaire relativement au service de trains de marchandises entre Nakina et Armstrong (Ont.); et relative aux plaintes reçues par le CTCF relativement auxdites modifications projetées par CN; et relative à la décision du CTCF datée le 16 août 1985. Motifs de la décision.	
4 septembre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de sa subdivision Granby entre Waterloo et un point près de Granby (Qc). Décision et ordonnance n° R-39701.	Agrément partiel de la requête.
10 octobre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de la subdivision Smiths Falls à partir d'un point près de Richmond jusqu'à un point près de Smiths Falls (Ont.), soit une distance de 22,3 milles. Décision et ordonnance n° R-39889.	Agrément partiel de la requête.
29 octobre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de cette partie de la subdivision Kensington depuis Linkletter jusqu'à Tignish (Î.-P.-É.). Motifs de la décision.	Rejet de la requête.
5 novembre	Requête déposée par la Canadian Transit Company en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, S.R.C. 1970, c. R-2, art. 141, en autorisation de prendre en toute propriété, sans le consentement du propriétaire, un terrain de la ville de Windsor, dans le comté d'Essex (Ont.); et relative à *Loi constituant en corporation The Canadian Transit Company* de 1921.	Rejet de la requête.
4 décembre	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Argentia à partir de Placentia Junction jusqu'à Argentia (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-40085.	Agrément de la requête.

Date	Objet	Décision rendue
4 décembre	Relative à une plainte déposée par le mécanicien de locomotive de CP Rail B. Freisting, en vertu du par. 85(1) de la partie XI du Règlement sur la sécurité et la santé des employés affectés à l'exploitation des trains (CCT 1983-7 Rail) concernant la mesure disciplinaire prise contre lui par CP Rail le 4 avril 1986 et relative à l'alinéa 85(5)*d)* de la partie XI du Règlement où, en vertu du par. 85(4), si le Comité détermine que la compagnie ou le responsable a pris les mesures visées au paragraphe (1) sans raison valable, il peut ordonner à la compagnie d'annuler toute mesure disciplinaire prise contre l'employé touché par cette mesure. Décision et ordonnance n° R-40083	Plainte maintenue.
29 décembre	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'une partie de son embranchement Simcoe prenant naissance au point milliaire 74,3 de la subdivision Cayuga, de Port Dover à Simcoe (Ont.). Décision et ordonnance n° R-40155	Agrément de la requête.

II – Ordonnances et décisions, 1986
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Terre-Neuve			
(CN) Argentia	Placentia Jct. – Argentia 0,00 - 20,69	R-40085 – 4 décembre	Ordre d'abandon au 3 janvier 1987.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish 19,45 – 84,61	Motifs de la décision – 29 octobre	Ordre de maitien du service selon l'ordonnance n° R-38842, le 14 novembre 1985.
Nouvelle-Écosse			
(CP Rail) (DAR) Truro	Mantua –Truro 4,4 – 57,6	R-39358 – 22 mai	Ordre d'abandon au 26 juin 1986.
(CN) Inverness	Port Hastings – Inverness 0,00 – 55,64	R-39392 – 27 mai	Ordre d'abandon au 31 juillet 1986.
Nouveau-Brunswick			
(CP Rail) Minto	Marysville – Minto 0,9 – 33,6	R-39061 – 26 février	Ordre d'abandon au 28 mars 1986.
(CN) Nashwaak (embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland 0,00 – 2,40	R-39105 – 3 mars	Ordre d'abandon au 2 avril 1986.
(CN) Centreville	Valley – Centreville 0,00 – 27,72	R-39165 – 12 mars	Ordre de maintien du service entre Valley (p.m. 0,00) et Woodstock (p.m. 2,63). Recommandation de transfert à CP Rail de ce tronçon de la ligne. Ordre d'abandon du service de Woodstock (p.m. 2,63) à Centreville (p.m. 27,72) au 16 avril 1986.
(CN) Caraquet	East Bathurst – Tracadie 4,34 – 72,04 (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	R-39217 – 1er avril	Ordre de maintien du service.
(CP Rail) Shore Line	P.m. 10,0 – Lepreau 10,0 – 22,5	R-39695 – 28 août	Ordre d'abandon au 26 novembre 1986.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Québec			
(CP Rail) Témiscaming	Gendreau – Angliers 47,5 – 116,9	R-38908 – 20 janvier	Ordre d'abandon au 19 février 1986.
(CP Rail) Ville-Marie	Gaboury – Ville-Marie 0,00 – 7,0		
(ConRail) Division de Montréal	Frontière canado-américaine – Huntingdon 10,25 – 17,48	R-39068 – 27 février	Ordre d'abandon au 29 mars 1986.
(CN) Sorel (embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux 0,30 – 4,64	R-39069 – 28 février	Ordre d'abandon au 30 mars 1986.
(CN) Témiscouata	Cabano – Edmundston 42,70 – 77,00	R-39218 – 2 avril R-39911 – 21 octobre	Ordre de maintien. Ordre d'abandon du service entre le p.m. 42,70 et le p.m. 44,00 au 20 novembre 1986 et ordre de maintien du service du p.m. 44,00 au p.m. 77,00.
(CN) Valleyfield	Barrington – Ayrness 12,00 – 26,10	R-39352 – 15 mai	Ordre d'abandon au 14 juin 1986.
(CP Rail) Maniwaki	Laman – Wakefield 3,0 – 19,7	Télex – 30 mai	Report de la date d'abandon au 3 juillet 1986.
(CN) St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre 36,50 – 55,57	R-39599 – 25 juillet	Ordre de maintien du service.
(CN) Granby	Waterloo – P.m. 9,00 0,09 – 9,00	R-39701 – 4 septembre	Ordre d'abandon conditionnel au transfert à CP Rail des voies desservant la clientèle à Waterloo.
Ontario			
(CN) Uxbridge (embr. Cannington)	Balckwater – Woodville 0,00 – 12,55	R-38889 – 15 janvier	Ordre d'abandon au 19 février 1986.
(CN) Fergus	Lynden Jct. – Galt (Cambridge) 1,00 – 13,88	R-38922 – 23 janvier	Ordre d'abandon au 27 février 1986.
(CN) Penetang	North Colwell – Hendrie 2,00 – 11,60	R-39042 – 14 février	Ordre d'abandon au 16 mars 1986.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Pagwa	Calstock – Nakina 23,90 – 141,45	R-39046 – 24 février	Ordre de maintien du service de Calstock à Pagwa (p.m. 78,60). Ordre d'abandon du service de Pagwa à Nakina au 31 mars 1986. Ordonnance n° 1986-01 du Comité de révision du 10 avril 1986; ordre d'abandon de Calstock à Pagwa au 5 mai 1986.
(CN) Forest	Lucan – Forest 15,50 – 48,00	R-39048 – 25 février	Ordre de maintien du service de Lucan (p.m. 15,50) à Parkhill (p.m. 30,25). Ordre d'abandon du service de Parkhill (p.m. 30,25) à Forest (p.m. 48,00).
		Modifiée par R-39507 – 20 juin	Ordre de maintien du service de Lucan (p.m. 15,50) à Parkhill (p.m. 30,50). Ordre d'abandon du service de Parkhill (p.m. 30,50) à Forest (p.m. 48,00).
(CP Rail) Kingston	Tichborne – Kingston 65,3 – 101,1 Ville de Kingston 101,85 – 102,09	R-39327 – 9 mai Modifiée par R-40110 – 8 décembre	Ordre d'abandon du service de Tichborne (p.m. 65,3) à Kingston (p.m. 100,25) au 12 décembre 1986 du p.m. 100,87 au p.m. 101,1 et du p.m. 101,85 au p.m. 102,09 au 12 janvier 1987. Recommandation de transfert à CN du tronçon situé entre le p.m. 100,25 et le p.m. 100,87.
(CP Rail) M&O	Rigaud – M&O Jct. 16,8 – 82,5	R-39494 – 25 juin	Ordre de maintien en date du 25 juillet 1986. En suspens jusqu'au 9 août 1986.

Subdivision	Entre / Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
(CN) Kingston (embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto 1,50 – 6,36	R-39694 – 26 août	Ordre d'abandon au 30 septembre 1986.
(CN) Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls 13,03 – 35,3	R-39899 – 10 octobre	Ordre d'abandon du service du p.m. 34,05 au p.m. 35,3 au 9 novembre 1986. Ordre de maintien du service du p.m. 13,00 au p.m. 34,05.
		Télex – 7 novembre	Suspension de l'exécution de l'ordonnance n° R-39899 à l'égard du tronçon situé entre le p.m. 34,05 et le p.m. 35,3 jusqu'au 12 novembre 1986. Date réelle de l'abandon le 13 novembre 1986.
(CN) Cayuga (embr. Simcoe)	Port Dover – Simcoe	R-40155 – 29 décembre	Ordre d'abandon au 2 février 1987.

III – Abandon d'embranchements hors-Prairies Requêtes en instance le 31 décembre 1986

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
(CN) Argentia	Placentia Jct. – Argentia	0,00 – 20,65	Ordre d'abandon du service au 3 janvier 1987.
Nouvelle-Écosse			
(CN) Hopewell (embr. Thorburn)	New Glasgow – Thorburn	0,00 – 5,95	Requête publiée le 20 novembre 1986.
Île-du-Prince-Édouard			
(CN) Montague	Mount Stewart Jct. – Montague	0,00 – 25,61	Ordre de maintenir le service, le 23 nov. 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	0,00 – 17,77	Ordre de maintenir le service, le 23 février 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris (embr.Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	0,00 – 5,00	Ordre de maintenir le service, le 10 mai 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.
(CN) Souris	Royalty Jct. – Souris	0,00 – 55,02	Ordre de maintenir le service, le 5 août 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Kensington	Linkletter – Tignish	19,49 – 84,61	Ordre de maintenir le service, le 14 nov. 1985. Révision avant le 14 nov. 1988.
Nouveau-Brunswick			
(CN) Sussex (embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	0,00 – 2,85	Ordre de maintenir le service, le 23 avril 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
(CN) Centreville	Valley – Woodstock	0,00 – 2,63	Ordre de maintenir le service, le 3 mars 1986. Recommandation du CTCF relative au transfert de ce tronçon de la ligne à CP Rail.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) St. Quentin	Tidehead – I.N.R. Jct.	0,00 – 105,76	Ordre de maintenir le service, le 28 juin 1985. Révision après le 28 juin 1988.
(CN) Caraquet	East Bathurst – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	4,34 – 72,04	Ordre de maintenir le service, le 1er avril 1986. À revoir en 1988.
Québec			
(CN) Témiscouata	Cabano – Fraser Jct.	44,00 – 77,0	Ordre de maintenir le service, le 2 avril 1986. Millage modifié le 21 octobre 1986. À revoir en 1988.
(CP Rail) Ste-Agathe	St-Jérôme – Ste-Agathe	13,6 – 44,4	Ordre de maintenir le service, le 18 déc. 1984. Révision quin-
	Ste-Agathe – Mont-Laurier	44,4 – 138,20	quennale obligatoire en 1989.
(CP Rail) Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	1,00 – 32,50	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
	Courcelles – Mégantic	32,50 – 57,70	Ordre de maintenir le service en attente de la décision de la Cour suprême dans la cause de l'Ontario & Quebec Railway.
(CN) St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	36,50 – 55,57	Ordre de maintenir le service, le 25 juillet 1986. À revoir en 1989.
(CN) Granby	Waterloo – P.m. 9,00	0,09 – 9,00	Ordre d'abandon – conditionel au transfert à CP Rail de la voie desservant la clientèle à Waterloo.
(CN) Chandler	Ste- Adélaïde – Gaspé	43,10 – 104,23	En instance.
(CN) Taschereau	La Sarre – Cochrane	99,00 – 181,42	En instance.
Ontario			
(CN) Forest	Lucan – Parkhill	15,50 – 30,50	Ordre de maintenir le service, le 25 février 1986. Millage modifié le 20 juin 1986. Révision quinquennale obligatoire en 1991.

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
(CN) Kincardine	Listowel – Wingham	1,41 – 30,34	Ordre de maintenir le service, le 25 juillet 1983. Révision quinquennale obligatoire en 1988.
(CP Rail) Carleton Place	Bell's Corners – Carleton Place	9,00 – 28,10	Ordre de maintenir le service, le 3 juin 1985. Révision quinquennale obligatoire en 1990.
(CN) Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	13,00 – 34,05	Ordre de maintenir le service, le 10 octobre 1986. Révision quinquennale obligatoire en 1991.
(CN) Campbellford	Corbyville – Campbellford	3,20 – 60,40	Décision à venir.
(CP Rail) Bobcaygeon	Dranoel – Lindsay	0,0 – 20,0	En instance.
(CN) Guelph (embr. Tavistock)	Stratford – Tavistock	0,25 – 7,86	Requête publiée le 20 novembre 1986.
(CN) Newton et Owen Sound	Stratford – Palmerston	1,17 – 36,62	En instance.
	Palmerston – Owen Sound (y compris tronçon du p.m. 0,00 au p.m. 1,41 de la subd. Kincardine)	0,00 – 71,43	
(CN) Southampton	Harriston Jct. – Douglas Point	0,00 – 59,56	Nouvelle requête.
(CP Rail) St. Mary's	Ingersoll North – Zorra	0,0 – 4,3	Requête publiée le 20 novembre 1986.
(CP Rail) Port Burwell	Tillsonburg – Port Burwell	18,5 – 33,5	Requête publiée le 20 novembre 1986.
(CN) Fergus	Guelph – Fergus	32,43 – 47,00	Nouvelle requête.
(CN) Burford	Brantford – Tillsonburg	3,35 – 32,59	Nouvelle requête.
Colombie-Britannique			
(CN) Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	0,00 – 1,37	En révision selon l'ordonnance n° WDR 1984-00273, le 28 novembre 1984.
(CN) Cowichan et Tidewater	Deerholme – Youbou	57,90 – 81,90	Ordre de maintenir le service, le 15 octobre 1982. Révision quinquennale obligatoire en 1987.
	Deerholme – Cowichan Bay	0,00 – 6,12	
(CP Rail) Kaslo	Rosebery – Nakusp	3,8 – 31,2	Ordre de maintenir le service, le 5 juillet 1984. Révision quinquennale obligatoire en 1989.

IV – Ordonnances et décisions, 1986
Paragraphe 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA				
Montréal – Gaspé – Moncton	70-12-29	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Moncton – Campbellton	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Service quotidien Moncton – Campbellton.
Québec – Mont-Joli	70-12-29	85-04-29	R-38000	Service Québec – Mont-Joli rétabli sur une base expérimentale d'un an.
Sydney – Truro – Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto – Kingston	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Chicoutimi	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Senneterre – Cochrane	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Senneterre – Val-d'Or	69-10-27	81-11-12	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa – Brockville – Toronto	71-05-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – Stratford	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Edmonton – Vancouver	71-05-03	85-04-29	R-36619 R-38000	Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon et prolongé jusqu'à Vancouver le 1er juin 1985.
Bishops Falls – Corner Brook	–	86-04-25	R-39309	Fréquence réduite à six jours par semaine.
Hearst – Nakina	71-05-03	86-04-10	1986-01 (Comité de révision)	Abandon du service.
Wabowden – Gillam – Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
The Pas – Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto – London – Sarnia	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
Montréal – Québec	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal – Brockville – Toronto	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – Windsor	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto – North Bay – Kapuskasing	69-10-27	82-10-15	R-34487	Maintien du service.
Toronto – Niagara Falls	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Thompson – Churchill	69-10-27	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Edmonton – Jasper – Prince Rupert	69-10-27	82-03-19	R-33580	Maintien du service.
Moncton – Saint John/ Moncton – Halifax	69-10-27	86-10-10	R-39871	Fréquence réduite entre Halifax – Truro – Moncton et service restructuré.
Montréal – Ottawa	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg – Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton – Waterways	83-10-05	86-09-03	WDR-00231	Maintien du service.
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE				
Montréal – Saint John – Halifax	–	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Halifax – Yarmouth	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Montréal – Québec	69-10-31	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal/Ottawa – Toronto – Vancouver	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Sudbury – White River	69-10-31	86-08-06	R-39638	Maintien du service.
Victoria – Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
ALGOMA CENTRAL RAILWAY				
Sault Ste. Marie – Hearst	76-10-01	82-12-13	R-34714	Maintien du service.
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR				
Sept-Îles – Schefferville, Ross Bay Jct. – Wabush – Labrador City	82-03-15	85-09-25	R-38519	Maintien du service.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
WHITE PASS AND YUKON CORP.				
Whitehorse – White Pass	–	85-04-29	R-38000	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

V – Accidents ferroviaires Statistiques préliminaires, 1986

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements de trains*			
Voie principale	146	0	20
Gares de triage et embranchements	127	0	1
Total des déraillements de trains	**273**	**0**	**21**
Collisions de trains*			
Voie principale	14	24	140
Gares de triage et embranchements	60	0	22
Total des collisions de trains	**74**	**24**	**162**
Accidents mettant en cause des draisines / machines d'entretien de la voie			
Déraillements	8	0	10
Collisions	20	0	16
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	252	24	98
Publics (sans protection automatique)	236	17	115
Privés	26	4	31
Ferme	3	0	3
Total des accidents à des passages à niveau (Huit des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)	**517**	**45**	**247**
Accidents/incidents mettant en cause des marchandises dangereuses			
Déraillements sur voie principale	36	–	–
Déraillements – gares de triage et embranchements	123	–	–
Collisions sur voie principale	4	–	–
Collisions – gares de triage et embranchements	46	–	–
Accidents à des passages à niveau	6	–	–
Incidents divers **	389	–	–

Changement du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1985 et 1986 = – 0,9 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Dix-neuf de ces 389 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. De tous les accidents mettant en cause des marchandises dangereuses, aucun n'a causé de blessures résultant de contact avec ces marchandises.

Remarque : Les données susmentionnées sont préliminaires et sont donc communiquées sous réserve de modifications.

VI – Paiements, 1986
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

Période	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	BC Rail Ltd. ($)	Total ($)
Novembre 1985	Nil[1]	Nil[1]	172 551,14	172 551,14
Décembre	25 182 883,53[2]	24 913 431,10[2]	82 057,75	50 178 372,38
Janvier 1986	19 612 287,79	20 283 689,58	88 282,09	39 984 259,46
Février	21 208 287,16	21 136 359,95	169 652,97	42 514 300,08
Mars	24 346 416,86	18 124 139,73	121 528,56	42 592 085,15
Avril	26 236 987,97	19 596 266,10	223 769,28	46 057 023,35
Mai	34 638 587,00	29 078 919,27	228 698,86	63 946 205,13
Juin	36 995 265,79	29 417 855,69	312 994,03	66 726 115,51
Juillet[3]	39 355 696,96	30 256 793,46	190 102,53	69 802 592,95
Août	26 855 437,65	18 355 094,97	147 667,38	45 358 200,00
Septembre	19 504 825,67	15 928 509,63	206 995,35	35 640 330,65
Octobre	40 692 107,35	37 111 162,89	377 196,98	78 180 467,22
Novembre	46 007 923,78	43 593 494,11	381 916,97	89 983 334,86
Total	**360 636 707,51**	**307 795 716,48**	**2 703 413,89**	**671 135 837,88**

(1) Paiements versés au cours de l'année civile 1985.
(2) Paiement versé lors des versements de janvier, février et mars 1986 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.
(3) Comprend les versements finals relatifs à la campagne agricole 1985-1986 prenant fin le 31 juillet 1986.

VII – Sommaire des réclamations et paiements globaux aux chemins de fer admissibles, 1985

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	13 848 209	12 133 682
Article 258 (Embranchements protégés)	6 048 468	3 088 861
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	6 941 401 (1)	5 296 303
Article 272 (Tarifs de l'Est)	28 253 018	28 253 018
Total	**55 091 096**	**48 771 864 (2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 32 541 772 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 16 230 092 $ pour 1986.

VIII – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	8 891 618	7 857 447
Article 258 (Embranchements protégés)	3 511 919	2 622 328
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 523 476 (1)	2 008 372
Article 272 (Tarifs de l'Est)	20 349 852	20 349 852
Total	**35 276 865**	**32 837 999 (2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 22 080 916 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 10 757 083 $ pour 1986.

IX – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	4 956 591	4 276 235
Article 258 (Embranchements protégés)	2 536 549	466 533
Article 272 (Tarifs de l'Est)	7 903 166	7 903 166
Total	**15 396 306**	**12 645 934** (1)

(1) Comprend des paiements par anticipation de 8 381 919 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 4 264 015 $ pour 1986.

X – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 377 978 (1)	2 267 931 (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 078 937 $ pour 1985 ainsi que des paiements de 188 994 $ pour 1986.

XI – Sommaire des réclamations et paiements, 1985 Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)	2 039 947 (1)	1 020 000 (2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Paiements versés au cours de 1986.

XII – Réclamations et paiements, 1985
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct. – Argentia	52 220	46 998
Nouvelle-Écosse			
2. Inverness	Port Hastings Jct. – Inverness	365 741	329 167
3. Oxford	Pugwash Jct. – Scott Spur (y compris les embr. Wallace et Pictou)	356 873	321 186
Île-du-Prince-Édouard			
4. Kensington	Linkletter – Tignish	631 034	567 931
5. Montague	Mount Stewart Jct. – Montague (y compris l'embr. Georgetown)	372 802	335 522
6. Murray Harbour	Maple Hill – Uigg (y compris l'embr. Mount Herbert)	88 880	79 992
7. Souris	Royalty Jct. – Souris	675 736	608 162
8. Souris (embr. Elmira)	Harmony Jct. – Baltic	53 595	48 236
Nouveau-Brunswick			
9. Caraquet	Gloucester Jct. – Tracadie (y compris l'embr. Shippegan)	421 835	379 652
10. Centreville	Valley – Centreville	285 634	257 071
11. Miramichi	Derby Jct. – McGivney	7 221 [2]	6 499
12. Nashwaak (embr. Stanley)	Stanley Jct. – Sutherland	7 834 [3]	7 051
13. St. Quentin	Tide Head – I.N.R. Jct.	1 306 794	1 176 115
14. Sussex (embr. Albert)	Salisbury – P.m. 2,85	19 300	17 370
Québec			
15. Granby	Waterloo – Granby	76 269	68 642
16. Monk	Pelletier – Ste-Claire	196 449 [2]	176 804
17. Sorel (embr. Des Ormeaux)	St-Grégoire – Des Ormeaux	21 899	19 709
18. St-Raymond	Jackson's – Rivière-à-Pierre	118 917	107 025
19. Témiscouata[4]	Cabano – Edmundston East	263 192	236 873
20. Valleyfield	Barrington – Ayrness	126 399	113 759
Ontario			
21. Dunnville	Fort Erie – Nickel	110 893 [2]	99 804
22. Dunnville	Macey – Caledonia	203 674 [2]	183 307
23. Fergus	Lynden Jct. – Cambridge	85 266	76 739
24. Forest	Lucan – Forest	219 674	197 707
25. Kincardine	Listowel – Wingham	315 816	284 234

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1985 ($)
26. Kingston (embr. Deseronto)	Napanee – Deseronto	92 (3)	Nil
27. Marmora	Glen Miller – Marmora	33 130 (2)	29 817
28. Meaford (embr. Penetang)	North Colwell – Hendrie	25 747	23 172
29. Meaford	Collingwood – Meaford	75 722	68 150
30. Pagwa	Calstock – Nakina	659 313	593 382
31. Smiths Falls	Richmond – Smiths Falls	191 771	172 594
32. Smiths Falls	Smiths Falls – Strathcona	108 875 (2)	97 988
33. Uxbridge (embr. Cannington)	Blackwater – Woodville	63 680	57 312
Manitoba			
34. Oakland	Delta Jct. – Oakland	47 417	Nil(5)
Saskatchewan			
35. Acadia Valley(6)	Eyre Jct. – Acadia Valley	254 387 (7)	159 436
36. Erwood(8)	Baden – Hudson Bay	324 373	291 936
37. Gravelbourg	P.m. 47,30 – P.m. 51,57	6 955 (2)(9)	Nil
Alberta			
38. Rosedale – Section conjointe Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale – East Coulee	57 691	51 922
Colombie-Britannique			
39. Cowichan (embr. Saanich)	P.m. 0,00 – P.m. 1,37	29 426	Nil
40. Cowichan – Tidewater	Deerholme – Youbou Deerholme – Cowichan Bay	629 092	566 183
	Total (CN)	**8 891 618 $**	**7 857 447 $**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Nouvelle-Écosse			
41. Truro	Mantua – Truro	6 768 (3)	6 071
Nouveau-Brunswick			
42. Minto	Marysville Jct. – Minto (y compris les embr. Minto et Long)	93 871 (3)	84 474
43. Shore Line	Allan Cot – Lepreau	41 286 (3)	37 157
Québec			
44. Maniwaki	Laman – Maniwaki	553 059	497 753
45. Tring (QCR)	Tring-Jonction – Courcelles	204 746	Nil(10)
46. Ste-Agathe	St-Jérôme – Mont-Laurier	1 090 284	981 256
47. Témiscaming – Ville-Marie	Gendreau – Laverlochère Gaboury – Ville-Marie	593 040	533 736

Ontario			
48. Carleton Place	Nepean – Carleton Place	311 257	280 131
49. Kingston	Tichborne – Kingston	76 832 (3)	69 149
50. M&O(11)	Rigaud – M&O Jct.	790 598	711 538
51. Nickel	P.m. 12,10 – P.m. 12,60	6 431 (2)	5 788
52. Port McNicoll	Orillia – Uhthoff	74 497 (2)	67 047
53. TH&B (division de H&D)	P.m. 2,7 – P.m. 3,9	5 249 (2)(3)	4 711
Alberta			
54. Langdon (conjoint, CP Rail/CN)	Rosedale – East Coulee	116 548	104 511
Colombie-Britannique			
55. Kaslo	Rosebery – Nakusp	992 125	892 913
	Total (CP Rail)	**4 956 591 $**	**4 276 235 $**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**13 848 209 $**	**12 133 682 $**

(1) Réclamations déposées par CN, le 25 juin 1986, et par CP Rail, le 27 août 1986.
(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1985, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête en 1986, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(5) Embranchement protégé, non admissible en vertu de l'article 256.
(6) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
(7) Désigné embranchement tributaire du transport du grain à compter du 1er août 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(8) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(9) Désigné embranchement tributaire du transport du grain jusqu'au 31 juillet 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(10) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(11) Se prolonge au Québec sur une faible distance.

XIII – Réclamations et paiements, 1985 Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 ($)
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Thicket – Herchmer	Thompson Jct. – Gillam	2 244 960	1 795 968
Saskatchewan			
2. Gravelbourg	Gravelbourg Jct. – Claybank	35 182 (2)	31 664
3. Lampman	Maryfield – Estevan	302 346	241 877
4. Northgate	Northgate – Lampman	501 424	401 139
Alberta			
5. Drumheller	Hanna – Sarcee Yard	174 277	Nil
6. Lac La Biche	Banko Jct. – Bon Accord	87 145	78 431
7. Lac La Biche	Bon Accord – Egremont	81 388 (3)	73 249
8. Oyen(4)	Kindersley – Hanna	51 335	Nil
9. Peace River	Roma Jct. – Hines Creek	33 862	Nil
	Total (CN)	**3 511 919 $**	**2 622 328 $**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Saskatchewan			
10. Meadow Lake	Tobey – Meadow Lake	2 005 067 (5)	Nil
11. Langdon	Langdon – Cosway		
– Acme	Cosway – Wimborne	503 478 (6)(7)	441 127
– Strathmore	Langdon – Shepard		
12. Willingdon (embr. Chemical)	P.m. 0,0 – P.m. 6,0	28 004 (8)	25 406
	Total (CP Rail)	**2 536 549 $**	**466 533 $**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**6 048 468 $**	**3 088 861 $**

(1) Réclamations déposées par CN le 25 juin 1986.
(2) Désigné embranchement tributaire du transport du grain jusqu'au 31 juillet 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(3) Embranchement protégé jusqu'au 25 septembre 1985; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
(5) Réclamations déposées par CP Rail le 10 décembre 1986.
(6) Réclamations révisées par CP Rail le 10 décembre 1986.
(7) Désigné embranchement tributaire du transport du grain à compter du 1er août 1986; les réclamations ne visent donc qu'une partie de l'année.
(8) Réclamations révisée par CP Rail le 27 août 1986.

XIV – Réclamations et paiements, 1985
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Entre	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1986 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Toronto – North Bay («Northlander»)	2 323 478	1 864 950 [2]
	Edmonton – Fort McMurray (Muskeg Special)	199 998	143 422
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie – Hearst	2 377 978	2 267 931 [2]
3. Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador (QNS&L)	Sept-Îles – Labrador City/ Schefferville	2 039 947	1 020 000
	Total	**6 941 401 $**	**5 296 303 $**

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par CN, les 10 et 12 juin 1986, par Algoma Central, le 17 juin 1986, et par QNS&L, le 7 mai 1986.

(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1985 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.

APPENDICE C
Comité des transports aériens

I – Services intérieurs 116

II – Vols d'affrètement choisis 117

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols 118

IV – Dépôts de tarifs et de services
(en nombre de pages) 118

V – Décisions notables, 1986 119

I – Services intérieurs

	1985	1986
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 260	2 168
Aéronefs à voilure fixe	2 063	2 000
Aéronefs à voilure tournante	197	168
Transporteurs nationaux	1 314	1 219
Transporteurs étrangers	946	949
Permis	3 481	3 469
Nouveaux permis émis	307	412
Permis remplacés	663	488
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	1 080	1 006
Reportées de l'année précédente	220	241
En attente à la fin de l'année	241	199
Traitées pendant l'année	1 059	1 048
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	28	28
Agriculteurs «volants »	98	98
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	45	31
Décisions et ordonnances		
Décisions	856	895
Ordonnances	1 403	522
Avis publics		
Requêtes	387*	346
Audiences	2	0

* Ce chiffre a été révisé depuis le rapport annuel 1985.

II – Vols d'affrètement choisis

Affrètements	1985 Vols	1985 Places	1986 Vols	1986 Places
Affrètement pour voyage tout compris (AVTC)*				
En provenance du Canada	1 996	286 496	1 336	192 282
En provenance de l'étranger	150	12 269	177	28 459
Intérieurs	134	15 916	208	25 326
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	640	48 842	730	42 469
En provenance de l'étranger	249	16 968	266	24 221
Intérieurs	13	1 568	20	2 032
Fret (en provenance du Canada)	158	–	318	–
Fret (en provenance de l'étranger)	701	–	792	–
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	2 062	384 317	2 516	459 520
En provenance de l'étranger (VARA)	369	41 440	364	46 291
En provenance de l'étranger (Aff.)	41	3 731	2	690
VARA (intérieurs)	4 080	1 102 157	1 495	346 798
VARA/AVTC *				
En provenance du Canada	10 332	1 825 792	12 018	2 159 061
En provenance de l'étranger	0	0	41	9 374
Intérieurs	5	368	48	8 268

* Les statistiques ne comprennent pas les changements apportés aux programmes d'affrètement.

III – Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols

	1985	1986
Demandes de permis		
Requérants canadiens	58	46
Requérants étrangers	136	127
Demandes de vols par des non-titulaires (Exploitants américains de petits aéronefs)	82	36

IV – Dépôts de tarifs et de services
(en nombre de pages)

		1985*	1986
Tarifs d'affrètements		12 254	13 849
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		10 054	9 653
Tarifs-passagers	Intérieurs : Can. – É.-U.	26 166	30 112
	Outre-mer	96 757	115 925
Tarifs-marchandises	Intérieurs : Can. – É.-U.	7 540	6 553
	Outre-mer	10 516	8 696
Nombre total de pages		**163 287**	**184 788**

* Les données ont été adaptées pour refléter la période janvier à décembre 1985.

V – Décisions notables, 1986

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
SERVICES INTÉRIEURS			
9433	2 janvier	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : modification de la décision n° 9196 de manière à ajouter des aéronefs du groupe G au permis n° A.T.C. 2500/75(NS).	Agréée.
9462	14 janvier	Air Atlantic : service de classe 2, St. John's, Gander, Deer Lake, Stephenville; Sydney, Halifax, Yarmouth; Charlottetown; Moncton, Saint John, Fredericton; et Îles-de-la-Madeleine.	Agréée.
9469	23 janvier	Air Ontario Ltd. : changement de contrôle, de Deiplax Holdings Limited à Air Ontario Holdings Inc., et acquisition de 24,5 pour cent des actions ordinaires par Air Canada et par Pacific Western Airlines Ltd. respectivement.	Agréée.
9498	31 janvier	Austin Airways Ltd. : ajout d'Iqualuit (Frobisher Bay) au permis n° A.T.C. 3791/84(NS).	Rejetée.
9531	14 février	National Express Aviation Ltée : service de classe 2, Montréal (Mirabel), Québec, Saguenay (Bagotville), Mont-Joli et Baie-Comeau au moyen d'aéronefs du groupe G.	Agréée.
9532	14 février	Les Lignes Aériennes A + Inc. (Nordair Métro) : service de classe 2, Bagotville, Baie-Comeau, Gaspé, Gatineau, Îles-de-la-Madeleine, Mont-Joli/ Rimouski, Montréal, Québec, Rouyn, Val-d'Or et Ottawa.	Agréée.
9545	18 mars	Pacific Western Airlines Ltd. : regroupement de divers permis de classe 1.	Agréée.
9584	12 mars	Nordair Inc. : regroupement de divers permis de classe 1.	Agréée.
9634	20 mars	Wardair Canada Inc. : service de classe 1, Toronto, Vancouver, Calgary, Edmonton, Halifax.	Agréée.
9643	26 mars	Pacific Western Airlines Ltd. : ajout d'Ottawa au permis n° A.T.C. 1788/68(S).	Agréée.
9647	26 mars	Air Nova Inc. : ajout de Sydney, Halifax, Yarmouth, Charlottetown, Moncton, Saint John et Fredericton au permis n° A.T.C. 3985/85(NS).	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9669	4 avril	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : acquisition d'une participation dans Nordair Inc. et changement ultérieur du contrôle de Nordair Inc.	N'a pas été refusée.
9702	21 avril	Air Canada : ajout de Goose Bay au permis nº A.T.C. 501/50(S) (au moyen d'aéronefs cargo du groupe H limités au transport de marchandises, de courrier et d'employés, d'agents ou d'entrepreneurs des marchandises de l'expéditeur).	Agréée.
9809	23 mai	World Wide Air Charter Transport Systems Inc. (Air Charter Systems (A.C.S.)) : service de classe 4, groupe G, à partir d'une base située à Montréal (Mirabel) (limité au Sud du Canada).	Agréée.
10013	11 août	Ville de Gander : autorisation d'interjeter appel de la décision d'Air Canada de transférer ses vols internationaux de Gander à St. John's.	Rejetée.
10034	21 août	North Canada Air Ltd. (Norcanair) : ajout de Winnipeg et Calgary au permis nº A.T.C. 2675/77(S).	Agréée.
10045	28 août	Air Creebec Inc., permis nº A.T.C. 3379/82(NS) : 1) suppression de l'interdiction de transporter du trafic local entre Poste-de-la-Baleine et La Grande 2 2) ajout de Rouyn/Noranda 3) ajout de Montréal et Québec	 Agréée. Agréée. Agréée.
10081	12 septembre	Tempus Air Ltd. : service de classe 2, Hamilton, Ottawa et Montréal.	Agréée.
10111	25 septembre	Wardair Canada Inc. : ajout d'Ottawa, Montréal et Winnipeg au permis nº A.T.C. 4099/86(S).	Agréée.
10119	30 septembre	Quebecair : décision du CTA nº 9246 du 16 octobre 1985 et Opinion certifiée du ministre des Transports datée du 11 juillet 1986.	Modification de la décision nº 9246 et ajout de Kuujjuaq (Fort Chimo) au permis nº A.T.C. 453/49(NS).
10132	3 octobre	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : ajout de St. John's au permis nº A.T.C. 3092/80(S).	Agréée.
10205	4 novembre	Mme Ruth Adelia : requête en vertu de l'article 10 de la *Loi sur l'aéronautique* en vue de mesures correctives à l'égard des tarifs d'Air Canada.	Agréée en partie.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
10257	27 novembre	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : regroupement des permis nos A.T.C. 2624/76(NS) et 2500/75(NS).	Rejetée.
10275	9 décembre	Eastern Provincial Airways Ltd. : suspension du service à Stephenville - permis nº A.T.C. 2481/75(NS).	Agréée.
10276	11 décembre	1) Air Satellite Inc. : requête demandant le maintien de la protection de route entre certains points. 2) Pem-Air Ltd. : requête demandant le maintien de la protection de route entre certains points.	Agréée avec modification. Agréée.
10303	17 décembre	Air Ontario Ltd. : ajout de Hamilton au permis nº A.T.C. 1641/66(NS).	Agréée.
10308	18 décembre	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : regroupement avec Nordair Inc. et Eastern Provincial Airways Ltd.	N'a pas été refusée.
10321	30 décembre	Pacific Western Airlines Ltd. : ajout de London au permis nº A.T.C. 1788/68(NS).	Agréée.
CLASSE 9-4 (CANADIENS)			
9679	11 avril	Air Star Corporation : service de classe 9-4, groupe H, à partir d'une base située à Toronto.	Agréée.
10024	15 août	Bradley Air Services Ltd. (First Air) : ajout du groupe G aux permis de classe 9-4, à partir de bases situées à Iqualuit (Frobisher Bay) et Ottawa/Carp.	Agréée.
10047	29 août	Auric Air Ltd. : ajout du groupe G à un permis de classe 9-4 à partir d'une base située à Edmonton (limité au Sud du Canada).	Agréée.
10100	25 septembre	Soundair Corp. : service de classe 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Toronto (cargo seulement).	Agréée.
10196	24 octobre	World Wide Air Charter Transport Systems Inc. (Air Charter Systems (A.C.S.)) : service de classe 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Montréal (Mirabel) (cargo seulement).	Agréée.
10235	21 novembre	GoldenSun Airlines Ltd. : service de classe 9-4, groupe G, à partir d'une base située à Calgary.	Agréée.
CLASSE 8 (SERVICES INTERNATIONAUX)			
9451	15 janvier	JAT Yugoslav Airlines : Toronto et Montréal/ Yougoslavie.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9497	29 janvier	Presidential Airways, Inc. : Montréal (Mirabel)/ Washington (D.C.) (en vertu de l'Entente conclue entre le Canada et les États-Unis sur un programme expérimental de services aériens transfrontaliers).	Agréée.
9866	19 juin	Air North Charter & Training Ltd. : Whitehorse/ Fairbanks.	Agréée.
9867	19 juin	Air North Charter & Training Ltd. : Whitehorse/ Juneau.	Agréée.
9928	17 juillet	Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Ltée : Toronto/San Jose (en vertu du Programme pilote de services aériens transfrontière Canada/ États-Unis).	Agréée.
9930	18 juillet	AirCal Inc. : San Jose/Vancouver (en vertu du Programme pilote de services aériens transfrontière Canada/États-Unis).	Agréée.
10010	8 août	Trinidad and Tobago (BWIA) International Airways Corporation : Saint Christopher et Nevis/Canada.	Agréée.
10029	26 août	Varig : Montréal/Toronto/Rio de Janeiro/São Paulo.	Agréée.
10030	28 août	United Air Lines, Inc. : Spokane/Calgary/Edmonton - Route F.5.	Agréée.
10033	28 août	El Al Israel Airlines Ltd. : Toronto/Israël.	Agréée.
10074	10 septembre	Nationair : Montréal (Mirabel)/Bruxelles.	Agréée.
10106	24 septembre	Nationair : Hamilton/Londres.	Agréée.
10141	8 octobre	Northwest Airlines, Inc. : Milwaukee/Detroit et Toronto - Route B.7.	Agréée.
10142	8 octobre	Northwest Airlines, Inc. : Detroit/Montréal - Route B.6.	Agréée.

Requêtes de transporteurs canadiens en vertu de l'accord relatif aux services régionaux, locaux et de navette (SRLN) entre le Canada et les États-Unis

9429	2 janvier	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Indianapolis.	Agréée.
9485	24 janvier	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Cleveland.	Agréée.
9512	6 février	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Cincinnati.	Agréée.
9526	12 février	Peninsulair Ltd. : service de classe 9-3, Hamilton/Erie.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9599	14 mars	AirBC : service de classe 9-2, Whistler/ Seattle.	Agréée.
9667	4 avril	Peninsulair Ltd. : service de classe 9-3, Hamilton/Buffalo.	Agréée.
9981	28 juillet	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Detroit.	Rejetée.
9981	28 juillet	Air Atonabee Ltd. (Cité Express) : service de classe 9-2, Toronto/Detroit.	Agréée.
10113	26 septembre	Tempus Air Ltd. : service de classe 9-2, Hamilton/Pittsburg.	Agréée.
10151	9 octobre	Aztec Aviation Consulting Ltd. (Skylink Airlines) : service de classe 9-3, Abbotsford/Seattle.	Agréée.
10166	16 octobre	Soundair Corporation (Commuter Express) : service de classe 9-2, Toronto/Fort Wayne.	Agréée.
10200	28 octobre	Air Ontario Ltd. : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Agréée.
10200	28 octobre	Air Atonabee Ltd. (Cité Express) : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Rejetée.
10200	28 octobre	Budjet Express Airlines : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Rejetée.
10200	28 octobre	Skytrek (Airlines) Inc. : service de classe 9-2, Hamilton/Newark.	Rejetée.
Requêtes de transporteurs des États-Unis en vertu de l'accord SRLN entre le Canada et les États-Unis			
9525	13 février	Otter Air Inc. : service de class 9-3, île de San Juan/Vancouver.	Agréée.
9746	5 mai	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines) : service de classe 9-3, Metlakatla/Prince Rupert.	Agréée.
9753	6 mai	Flight Trails (Air Resorts) Airlines : service de classe 9-2, Toronto/Niagara Falls.	Agréée.
9754	7 mai	Harold's Air Service, Inc. : service de classe 9-3, Dawson, Fairbanks/Fort Yukon.	Agréée.
9755	7 mai	Temsco Helicopters, Inc. (Temsco Airlines) : service de classe 9-3, Ketchikan (Seal Cove)/ Prince Rupert.	Agréée.
9914	4 juillet	Express Airlines Inc. (Republic Express) : service de classe 9-2, Minneapolis/Thunder Bay.	Agréée.

Décision nº	Date	Objet de la requête	Disposition
9999	6 août	40-Mile Air Ltd. : service de classe 9-3, Eagle/Dawson.	Agréée.
9979	7 août	Piedmont Aviation Inc. : service de classe 9-2, Ottawa/Syracuse.	Agréée.
9980	8 août	Piedmont Aviation Inc. : service de classe 9-2, Montréal/Syracuse.	Agréée.
10021	14 août	Kenmore Air Harbor, Inc. : service de classe 9-3, Sea Lion Rock/Seattle.	Agréée.
10022	14 août	Kenmore Air Harbor, Inc. : service de classe 9-3, Manson's Landing/Seattle.	Agréée.

APPENDICE D
Comité des transports par eau

I – Requêtes, 1986 126

II – Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre 1986
Sommaire 126

III – Permis délivrés, 1986 127

I – Requêtes, 1986

Requêtes	Nombre
Projets de tarifs de droits de pilotage publiés (article 23 de la *Loi sur le pilotage*)	
Administration de pilotage de l'Atlantique	1
Administration de pilotage des Grands Lacs	2
Administration de pilotage des Laurentides	1
Administration de pilotage du Pacifique	2
Avis d'acquisitions proposées (article 27 de la LNT)	1
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports*)	10
Permis de transport par eau	10
Ordonnances et décisions	
Décisions rendues en 1986	16
Ordonnances rendues en 1986	12

II – Cabotage, demandes d'exemption Du 1er janvier au 31 décembre 1986 Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	65
Navigation autre que le cabotage	41
Total	**106**

Décisions	
Recommandées	72
Rejetées	15
Retirées	17
Annulées/Dossiers fermés	2
En cours	1

III – Permis délivrés, 1986

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Woodlands Marine Inc.	1
	Total	**1**
Fleuve Mackenzie et lac Athabasca	Arctic Transportation Ltd.	26
	A. Frame Contracting Ltd.	8
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	9
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**232**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	31
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**99**

APPENDICE E

Comité des transports par véhicule à moteur

Programme de subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique Paiements certifiés, 1986

	Paiements certifiés(1) 1985			Paiements certifiés(1) 1986		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	14,6	–	–	13,8(2)	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	15,7	–	–	20,4	–
Article 6 (Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic en direction ouest)	4,5	5,2	–	4,8(2)	6,6	–
Article 6 (Subventions sélectives – Trafic intérieur)	7,0	28,1	0,3	7,0	32,5	0,5
Article 6 (Subventions provisoires– Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Total (Programme)	**26,1**	**49,0**	**0,3**	**25,6**	**59,5**	**0,5**
Total des réclamations acceptées pour vérification	**321**	**12 637**	**48**	**302(2)**	**12 789**	**39**
Nombre de réclamations examinées	**309**	**12 501**	**48**	**288(2)**	**14 293**	**40**

(1) Millions de dollars.
(2) Chiffre estimatif.

APPENDICE F
Comité de révision

I – Activités par mode de transport 132
II – Sélection de décisions, 1986 132

I – Activités par mode de transport

	Aérien	Ferroviaire	Total
Requêtes en main	**24**	**38**	**62**
Reportées	4	7	11
Reçues en 1986	20	31	51
Requêtes retirées	3	3	6
Requêtes étudiées en 1986	**15**	**24**	**39**
Agréées	5	9	14
Rejetées	9	14	23
Refusées	1	1	2
Requêtes reportées à 1987	6	11	17

II – Sélection de décisions, 1986

Requérant/Objet	Décision
Comité de révision	
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Objet : Ordonnances du CTCF nos R-39046/7, 24 février 1986 (service de train de voyageurs entre Pagwa River et Nakina et entre Hearst et Pagwa River).	Requête accordée : ordonnance no 1986-01, 10 avril 1986.
2. Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF no R-38529, 2 octobre 1985 (Classification uniforme des comptes).	Requête accordée : 1986-01, 15 mai 1986. Ordonnance du CTCF no R-38529 suspendue jusqu'à ce qu'une décision soit rendue relativement à l'appel interjeté par CP Ltée devant la Cour d'appel fédérale.
3. Canadien Pacifique Limitée. Objet : Ordonnance du CTCF no R-37470, 15 novembre 1984 (frais spéciaux de manoeuvres inter-service à Montréal-Est).	Requête accordée : 1986-02, 6 juin 1986.

Requérant/Objet	Décision
Ministre des Transports	
1. Air Nord-Ouest Enr. Objet : Ordonnance du CTA nº 1984-A-925, 5 décembre 1984 (annulation de permis).	Requête accordée. Jugement : 21 janvier 1986.
2. Skylink Airlines. Objet : Décision du CTA nº 9292, 31 octobre 1985 (service de classe 9-3, Vancouver - Seattle).	Requête rejetée. Jugement : 11 avril 1986.
3. Air Atonabee Ltd. (Cité Express). Objet : Décision du CTA nº 9079, 14 août 1985 (service de classe 9-2, Toronto - Buffalo).	Question renvoyée à la CCT pour réexamen. Jugement : 11 avril 1986.
4. Rog-Air Ltd. Objet : Décision du CTA nº 9425, 24 décembre 1985 (autorisation de service de classe 2).	Requête rejetée. Jugement : 13 mai 1986.
5. Air Creebec Inc. *et al.* Objet : Décision du CTA nº 8822, 9 mai 1985 (Propair Inc., autorisation de service de classe 3 et regroupement de permis).	Requête rejetée. Jugement : 16 juin 1986.
6. Soundair Corporation. Objet : Décision du CTA, télex du 27 mai 1986 (service de classe 9-4 à Toronto).	Requête accordée. Jugement : 23 juin 1986.
7. Quebecair. Objet : Décision du CTA nº 9246, 16 octobre 1985 (ajout de Kuujjuaq (Fort Chimo) au permis nº A.T.C. 453/49(S)).	Requête accordée. Jugement : 11 juillet 1986.
8. Kenn Borek Air Ltd. Objet : Décision du CTA nº 9792, 21 mai 1986 (ajout de Whitehorse au permis nº A.T.C. 3469/83(NS)).	Requête rejetée. Jugement : 21 mai 1986.
9. Nunasi-Central Airlines Limited. Objet : Décision du CTA nº 9490, 29 janvier 1986 (modification du permis nº A.T.C. 3421/82(C)).	Requête accordée en partie. Jugement : 21 octobre 1986.

Requérant/Objet	Décision
10. Skycharter Limited. Objet : Lettre du CTA, 8 novembre 1985 (modification de la décision du CTA nº 8894, 29 mai 1984, relative au service de classe 4 et de classe 9-4 à Toronto).	Requête rejetée. Jugement : 6 novembre 1986.
11. Austin Airways Limited. Objet : Décision du CTA nº 9498, 31 janvier 1986 (ajout d'Iqualuit (Frobisher Bay) et du groupe F au permis nº A.T.C. 3791/84(NS)).	Requête rejetée. Jugement : 6 novembre 1986.
Gouverneur général en conseil	
1. Aklak Air Ltd. Objet : Décision du CTA nº 8407, 18 octobre 1984 (modifiée par le décret CP 1985-3429, 21 novembre 1984, service de classe 4 à Inuvik).	Requête accordée. Décret CP 1986-379, 6 février 1986.
2. Waters Elevators Limited; Waters Trading of Michigan Inc.; W.G. Thompson and Sons Limited. Objet : Décision du CTCF, 29 juillet 1982 (surestaries à l'égard de fèves blanches).	Requête rejetée. Décret CP 1986-1077, 1er mai 1986.

APPENDICE G
Direction de la recherche

Publications de la Direction de la recherche, 1986

Cahiers de recherche[1]

		Numéro
J.C. Moloney	*Formule d'établissement du tarif de classe économique d'Air Canada sur ses services intérieurs et son rapport avec les coûts moyens d'exploitation des services à horaire fixe intérieurs*	1986/01
G. Hariton	*Détermination des prix de revient du transport par chemin de fer : Une revue*	1986/02
R. Baldwin	*Incidence de la réduction des points de livraison de céréales sur les Prairies canadiennes*	1986/03
Z.J. Haritos	*Examen des questions relatives à CN et à la politique gouvernementale*	1986/04
R. Lande	*La concurrence entre les sociétés de la Couronne et les sociétés privées en régime de déréglementation : Exemples observés au Royaume-Uni*	1986/05
B. Jacques	*La marine marchande nationale et la balance des paiements : Estimation de l'apport en contexte canadien*	1986/06
J. Bernstein	*Les coûts d'ajustement du capital et de la structure de production dans l'industrie canadienne du transport aérien*	1986/07
R. Abbott et Z. Mockus	*Le cabotage dans l'Est du Canada : Rapport sommaire*	1986/08
A. Cubukgil et R.M. Soberman	*Étude des besoins en matière de services ferroviaires voyageurs et analyse des services offerts par les autres modes de transport public*	1986/09

Autres publications[1]

Série de séminaires de recherche, vol. 12, automne 1985

Série de séminaires de recherche, vol. 13, printemps 1986

Guide du voyageur aérien canadien, éd. 1986

Suivi du transport aérien, vol. 2, nos 1-4

Transports : bulletin statistique

[1] Disponibles en français et en anglais.

Documents de travail		Numéro
J. Davies	*The Theory of Contestable Markets and its Application to the Liner Shipping Industry*[2]	20-86-01
T.S. Whittle	*Latin American Legislation on Water Transport*[2]	20-86-02
J. Kruger	*Grain Unit Trains: Estimated Potential Cost Savings on a System Basis*[2]	30-86-05
R. Thivierge	*The Common Carrier Obligations Issue*[2]	30-86-07
L. Morin	*Can Boat Compete for Rail and Truck Traffic? A Brief Analysis of Ontario Traffic and the Seaway System*[2]	30-86-08
R. Abbott et Z. Mockus	*The Coasting Trade of Eastern Canada*[2]	20-86-09
R. Lande	*Changes in Marketing under Deregulation*[2]	60-86-10
J. Kruger	*The Development of a Railway Freight Monitor in Canada*[2]	30-86-11
A. Spector	*An Assessment of Railway Line Capacity Models Available to the CTC*[2]	10-86-14
M. Archambault	*Recent Trends in Canadian and American Overseas Trade Through Each Other's Ports*[2]	20-86-15
D. Ward	*Potential Cost Savings From Grain Dependent Branch Line Rationalization*[2]	30-86-16
R. Abbott	*Liner and Intermodal Shipping: Five Research Papers*[2]	20-86-17
D. Ward	*Prairie Branch Line Rationalization Cause and Effect*[2]	30-86-18
B. Jacques et H. Laflamme	*Le transport océanique de vrac sec au Canada : Une analyse de la performance économique*[3]	20-86-19
V. Wei	*Modelling the Effect of Passenger/Freight Interference on Railway Costs*[2]	20-86-20
A. Ray	*Operating Costs for a Typical Containership on Alternative North Atlantic Routes*[2]	20-86-21
D. McQueen	*The Socioeconomic Impact of Grain Transport by Unit Train and Other Grain System Modernization*[2]	30-86-22
A. Gemmell	*The Mississippi River Waterway : An Alternative for Canadian Grain Exports?*[2]	30-86-23
	comprenant	
P. Yee	*An Overview of the Mississippi River Transportation System*[2]	

[2] Disponibles en anglais seulement
[3] Disponibles en français seulement

J. Diamond et M. Archambault	*Developments in Intermodal Transport in North America and Their Impact on the Canadian Transport System*[2]	20-86-24
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study*[2]	20-86-25
P.I. Georges	*North Atlantic Container Shipping Costs Study – Phase II*[2]	20-86-26

[2] Disponibles en anglais seulement.